

坚持磷酸铁锂的比亚迪，本质上是在维护行业声誉

来源：洪子轩 发布时间：2025-11-16 01:52:15

技术路线的争论如果仅停留在技术层面，其实是好事，不管什么技术都有它存在的价值和推广的方向。但是当技术路线被用作商业目的去抨击友商的发展，在我看来就挺没意思了。

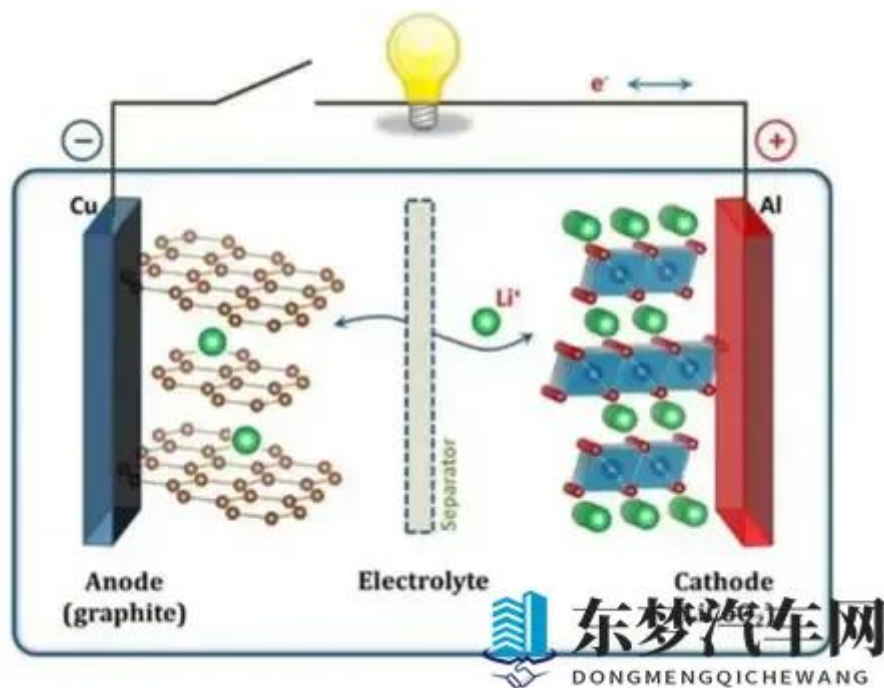
磷酸铁锂这么多年的发展，不说完美替代三元锂电，但是也发展出了自己的优势领域，无论是成本控制还是耐热性，只要搭载在合适的产品，并且使用在匹配的场景下，都是不错的选择。

说白了，磷酸铁锂和三元锂电是两个不同场景的产品，磷酸铁锂学键是牢固的P-O键，结构稳定（橄榄石结构），即使在高温或过充时也不易析出氧气，凭借这一点有更好的耐热性。

但是三元锂电有更活泼的镍、钴元素，前者的能量密度更高，后者的容量更高，两者配合能产生大容量、小体积的效果。但是在高温下，这个结构容易崩塌并析出氧气，再碰上电解液的话，很容易发生剧烈燃烧。

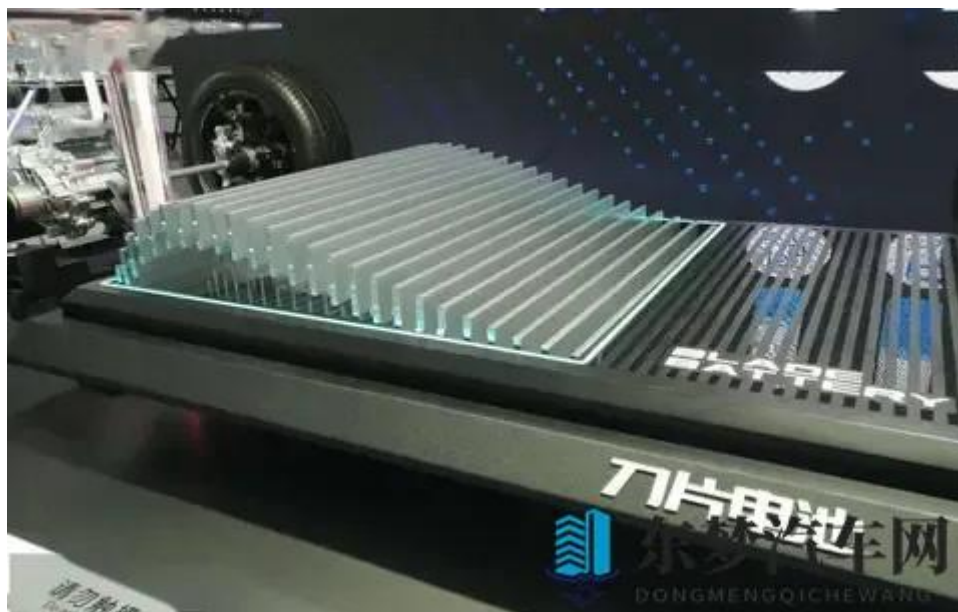


所以这两者的优劣势、差异都挺明显的：



磷酸铁锂：低成本、大体积、耐热性强，但是害怕极寒低温；三元锂电：成本高、体积小、能量高，所以害怕极端事故引起自燃。

既然想明白了其优劣势，就很容易去根据使用场景来做分配。



比如经济性为主的家用车、公交车，并且追求性价比和耐用性，气候较为温暖，对续航和性能的要求不是「极致的」，那么磷酸铁锂是非常合适的选择。

相反的，如果是以高性能输出为主，追求极致的续航能力，要求电池包的体积尽可能的缩小以释放空间给电机散热、刹车等一系列设备，并且生活在极寒区域，这个时候三元锂电也是非常合适的选择。

所以长期来看，我认为市场会一直保持「齐头并进」的格局，并不存在一家独大的情况，经济型车型大量采用磷酸铁锂电池以控制成本和保障安全；中高端和性能车型则普遍采用三元

锂电池以提供长续航和强动力。

而且比亚迪的磷酸铁锂，还采用了CTP、刀片电池等结构创新，大幅提升了其体积利用率和系统能量密度，弥补了原本短板。

所以我特别认同宋志平的一句话：行业利益高于企业利益，所以李云飞才会在10月30日东京车展媒体沟通会中说出「任何品牌的安全事故都会损害整个行业的声誉」。

电动车这玩意，只要上路，就一定会有事故发生的，只是概率大小的事情。只要发生事故了，就一定会产生舆论效应，这个时候吃瓜群众才不管技术路线的差异，只会一口气的咬定「电车自燃」这样的结论。

而比亚迪所擅长的区域，正式走量最大的经济型家用车市场，在这巨大的保有量下，任何一起事故都会引起「放大镜一般的关注度」，而使用安全性更高的磷酸铁锂，不仅在提车主的安全性和经济性考虑，本质上也是在维护电动车行业声誉，毕竟安全才是行业最长久的续航。

HTML版本： [坚持磷酸铁锂的比亚迪，本质上是在维护行业声誉](#)