

李云飞称：比亚迪将坚持磷酸铁锂电池路线，如何评价？

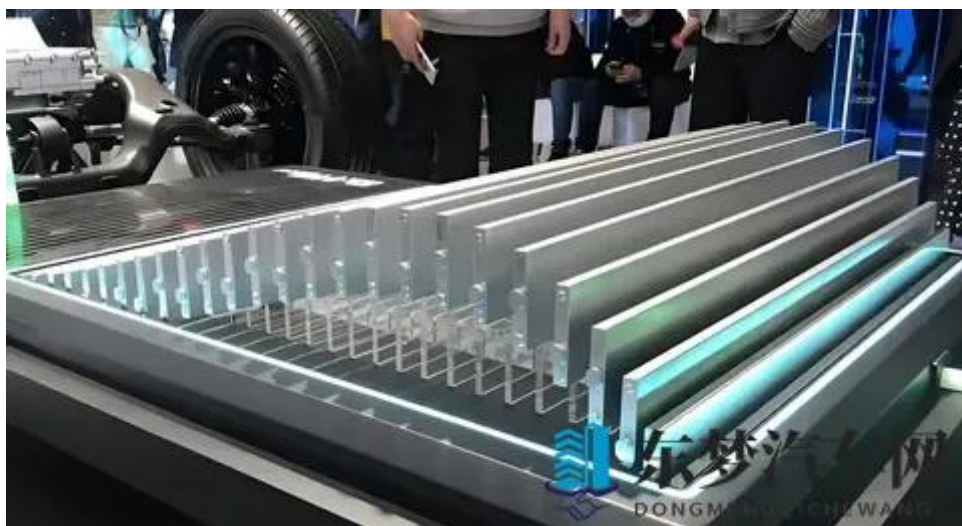
来源：毛隆蕙 发布时间：2025-11-17 06:00:53

人到中年，我越发理解一个道理：如果这时候你还觉得万事都新鲜，万事都需要去深刻探索，很可能，你会一事无成。

人的一生当然不应该设限，但在有限的资源环境，巨大的家庭责任下，留给各位的时间、空间其实并不多。

造车，不也是一个道理么。

有人说，李云飞这句话是要站队，那种电池好，那种电池不好。我不这么认为。



在我看，比亚迪要坚持磷酸铁锂再正常不过了。因为他们不再是十几二十的小伙子，他们已经有了相当长的社会阅历，有过了长久地身体、心理斗争。他们尝试过、成功过、失败过。



那么人到中年，他们要做的是啥？

是把过去的这些经历、经验整合，在综合实力最黄金的年龄，集中精力做好那一两件事。

比亚迪2024年全球销量达427万辆，超越特斯拉成为新能源销冠。2025年销量前三季度，国内市场新能源汽车产销量同比增长超30%，海外市场销量达70.16万辆，同比增长132%。

所以比亚迪的目标、职责是啥？

我认为是继续保持全球销量冠军的角色，并且让新能源汽车能实质意义上取代传统动力形式的汽车。就这些而言，磷酸铁锂路线对比亚迪是再合适不过了。

比亚迪从1995年创立起就是一家电池公司，从消费级电池一路做到动力电池，再到整车一体化，已经有了二十多年积累。而且我认为2020年是比亚迪的一个关键节点，当时刀片电池推出，这是比亚迪在磷酸铁锂体系上的一次重大创新，用“长薄刀片状电芯+去模组化布局”大幅提高体积利用率与安全性，并通过了针刺、挤压、高温过充等极端测试，安全才是行业最长久的续航。

其实就电池自燃来说，涉及的原因很多，包括但不限于以下这些：

1. 电芯天然属性；
2. 电芯一致性；
3. 电池包结构设计；
4. 电池包冷却系统；
5. 整车结构设计，因为现在的CTB CTP技术和车身直接相关，所以也要考虑整车结构；
6. 用车环境，有没有经历严苛工况；
7. 有没有拆解过。二次拆解后是否按标准复位也很重要。

这些东西，除了6、7是车主直接相关，其他是和车企直接相关，准确说是车企的设计和产线高度相关。

而这也是比亚迪的优势所在。他们是少数能把“材料—电芯—电池包—整车”全部自造的企业，长期积累的自动化产线让新技术能快速落地。这也是为什么当行业刚意识到LFP的回潮时，比亚迪的装机量已在全球居前。

所以啦，比亚迪将坚持磷酸铁锂电池路线太合理了。

HTML版本： [李云飞称：比亚迪将坚持磷酸铁锂电池路线，如何评价？](#)