

资本市场力挺 比亚迪将成新能源汽车领头羊



比亚迪获准发行A股的消息振奋人心，这意味着从今往后“新能源汽车”已不再是二级市场中的一个概念。作为源起于电池的车企，比亚迪更为纯粹、完整地向投资者诠释了这个朝气蓬勃的新兴产业。与姚记扑克上市引起各方争议有所不同的是，比亚迪的上市昭显了国内资本市场对新兴产业的鼎力支持。

不过，只要是新兴产业就必然面临着这样那样的问题，甚至是风险。虽然，今天的比亚迪正在力求通过资本市场，将这些风险分散或消化，但犹如“七朵金花”中其他战略性新兴产业兄弟一样，新能源汽车和比亚迪也必须冲破一些瓶颈。

新能源汽车产业化的症结在于电池，这是被业内人士及投资者们所公认的，却也正是比亚迪的优势所在。

正如其在“招股说明书”中的描述，“基于本集团铁电池的优异性能，铁电池在动力及储能方面的应用具有明显优势，目前该电池已成功应用于本集团的双模汽车F3DM以及纯电动汽车E6。”

早在2010年5月，比亚迪联合深圳鹏程出租车公司投放的30台出租车便是“招股说明书”中提到的那款比亚迪E6。

公开资料显示，这款比亚迪E6的出租版百公里能耗为21.5度电左右，只相当于燃油车1/3至1/4的消费价格，且电能储备输出的动力非常强劲，百公里加速时间不超过10秒，最高车速为140km/h以上。更为闪耀的是，该车采用了比亚迪自主研发生产的“绿色之芯”ET-Power铁电池，其所配备的3C充电将大大缩减充电时间，在15分钟内就能充满80%的电能。

对于这段描述的真实性，一位接近国家电网的相关人士向《证券日报》记者透露，“我们去那里调研过，在实际运营中，这些出租车根本就没用过3C速率充电，而是采取的1C甚至0.2C速率进行充电。”

这里所提到的“3C”既是300安培/时，所谓配备的3C充电，便是只有用这样的速度充电，才能实现“15分钟内充满80%电能”的目标。

“3C速率充电将严重损耗电池寿命，这是尽人皆知的现实。现在的电动汽车电池部分价格约占到整车售价的三分之二，可想而知，由此带来的运营成本徒增是出租汽车运营公司和消费者都无法承受的。”上述国家电网相关人士向记者补充道。

一位接近比亚迪的相关人士也曾向《证券日报》记者透露，“目前在深圳运营的E6出租车都在白天运营结束后，利用晚餐时间进行中充（1个半小时左右充满电）。如此，才能确保夜间的正常运营。”

事实上，比亚迪电池技术在国内外已是十分先进。例如，正是因为配备了这款“绿色之芯”ET-
Power铁电池，比亚迪E6的续航里程才能达到300km，才能创造世界纯电动车续航里程最长的记录。

只不过，能否实现快速充电才是新能源汽车产业化最为紧迫的症结。毫无疑问，即便排除了“快速充电造成的电池寿命缩减”因素，“15分钟内充满80%电能”也无法被习惯了如今简便的加油流程的消费者所接受。

在快速充电难以实现，又紧迫需要新能源汽车取代传统汽车实现产业化的现阶段，业内经过反复论证提出了“换电”的新模式。既建立一个完整的电能存储贸易体系，通过快速拆装电池实现充满电能却又不损害电池寿命的最终目标。

“关于换电模式的可行性，被业内反复论证过，以至于国家电网、南方电网等，目前都已将原有的充电方案束之高阁，取而代之启动在全国布局换电站点。”上述接近国家电网相关人士向记者介绍。

然而，这一观点却遭到了来自比亚迪高管的反驳。在比亚迪汽车工程研究院常务副院长任林看来，首先，因为汽车是个性化需求，所以不可能把每个车的电池大小做成一样；其二，因为电池充放电要求严格，而换电工人难以认真负责。所以换电模式在中国是永远走不通的。

不论比亚迪反更换电模式的理由充分不充分，鉴于未来新能源汽车在汽车发展历程中所要起到的作用，比亚迪在国内新能源汽车产业化的道路上虽有坎坷，相信在资本市场的全力支持下，成为行业领头羊的可能性较大。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/13871.html>