



固态电池技术升级引燃市场

近日，全固态电池有了新突破！

中科院之声微博官宣，中国科学技术大学开发出一种用于全固态电池的新型硫化物固态电解质，该材料在具有硫化物固态电解质固有优势的同时，相较其他硫化物固态电解质，成本更加低廉、更适合商业化。

今年以来，固态电池概念持续火爆，国内外各大车企、电池供应商、科研院所的技术竞争持续升温。



市场监管总局： 开展机动车检验 专项整治行动

据中国汽车质量网8月2日消息，机动车检验是保障道路交通安全、推进大气污染防治的重要工作，直接关系到人民群众切身利益。为进一步贯彻落实《关于深化机动车检验制度改革优化车检服务工作的意见》分工责任，加强机动车检验机构监管，严肃查处虚假检验、串通涨价、违规收费等违法违规行为，市场监管总局决定开展为期6个月的机动车检验专项整治行动。

一、着力规范检验机构收费行为

各地市场监管部门要督促机动车检验机构严格落实《市场监管总局关于规范新能源汽车检测收费的公告》(2021年第32号)，不得就未真实提供的服务收取费用，不得将“尾气检测费”打包进纯电动汽车“年检费”一并收取。依法查处机动车检验机构未按规定明码标价、价格欺诈、价格串通、哄抬价格等价格违法行为，维护机动车检验市场价格秩序。

二、加大部门联合监督检查力度

各地市场监管部门要结合检验检测综合治理和年度“双随机、一公开”监督检查，进一步完善跨部门联合监管机制，积极联合公安、生态环境、交通运输部门加强机动车检验机构监管。对照职责分工，市场监管部门重点关注检验机构资质认定条件和技术能力持续保持情况，配合公安、生态环境、交通运输部门重点通过技术手段查处机构违规出具虚假检验报告等问题。

三、严厉查处违法违规行为

各地市场监管部门要联合相关主管部门严厉打击不执行国家标准检验、篡改检验数据、出具虚假检验报告等违法违规行为。对发现出具虚假检验结果的，按照《道路交通安全法》《大气污染防治法》交由公安交管、生态环境部门处罚后，严格依法撤销检验资质，依法依规列入严重违法失信名单。涉嫌构成故意提供虚假证明文件等犯罪的，移送司法机关依法追究刑事责任。

四、推动提升检验服务规范化水平

各地市场监管部门要依照《机动车检验机构资质认定评审补充技术要求》实施机动车检验机构资质认定，落实优化车检服务举措。联合公安交管、生态环境部门落实“两站合一”要求，确保新申请和到期换证机构实现安检、环检两站合一。联合公安交管、生态环境、交通运输部门推动落实提升检验服务规范化水平工作要求，优化检验服务流程，推行车辆检验“交钥匙工程”，推进实现群众送检只排一次队、全程一窗办。

五、建立健全协同监管机制

各地市场监管部门要结合本地本部门职责特点，研究建立互补共治、信息传递、部门联动的检验检测市场监管执法协调机制。

■ 固态电池持续火热

从资本市场表现看，2024年以来，固态电池板块相关概念多次走强，在诸多项目接连落地和技术不断突破后，固态电池的热度一浪高过一浪。

近日，四川首个固态电池创新产业园项目在宜宾市启动，总投资额高达95亿元，该项目由四川新能源汽车创新中心及成都赛科私募基金投资建设，分两期建设。

此外，宁德时代公开了一项最新获得的固态电池实用新型专利授权。特斯拉也于近日公开了一则固态电池专利信息，其研发团队用新材料将电池循环寿命提升了10%。

大众汽车7月11日宣布，将大幅提高与美国初创公司QuantumScape开发的固态电池产量，目标是将这项技术引入更多车辆。美国固态电池厂商Factorial于今年6月初宣布，将向其开发合作伙伴梅赛德斯-奔驰提供下一阶段的固态电池B样品。

量产方面，7月3日，电池企业欣旺达透露，预计可以在2026年将聚合物体系的全固态电池成本降至2元/Wh，与半固态

电池成本接近，这也是欣旺达首次对外详细公开在全固态电池上的进展。同日，宁德时代在接受调研时表示，公司在全固态电池上持续坚定投入，技术处于行业领先水平，2027年有望实现小批量生产。

除宁德时代、欣旺达之外，清陶能源、中创新航、蜂巢能源、辉能科技、赣锋锂业、亿纬锂能、国轩高科、比克电池、力神电池等动力电池厂商均公布了各自固态电池的上车计划。海外电池厂商LGES、三星SDI等亦加速推进固态电池布局，计划2027年至2028年量产全固态电池。

车企也陆续公布了固态电池的量产计划。上汽集团与清陶能源联合研发的光年固态电池将于今年10月实现量产上车。广汽集团表示，其自主研发的全固态电池技术将于2026年量产搭载于广汽昊铂高端车型，能量密度超过400Wh/kg，续航里程将超过1000公里。长安汽车董事长朱华荣表示，集团研发的半固态电池将于2026年年底上市。此外，蔚来、赛力斯、哪吒等车企也宣布了半固态电池装车量产计划。

■ 打开电动车时代大门的钥匙

本就很热的固态电池，近来又被添了一把火。

动力电池行业资深人士杨光辉分析，很多车企和供应商把目光锁定固态电池，与电动汽车在欧洲和北美地区发展缓慢有非常直接的关系。除去政策补贴、政府基建等外部原因，单纯将电动汽车与燃油车本身相对比，电动汽车在安全性和续航里程等方面存在明显的短板。即便在国内新能源汽车技术如此发达的环境下，上述用车痛点也依然存在。

固态电池恰好能弥补这些缺憾。固态电池有四个优点，一是充电速度更快，在不增加电池重量的情况下，电动汽车的续航里程可以显著提升。二是能量密度高，这就意味着其在续航里程上可以做得更好。三是电池安全性更高，固态电解质不易燃烧、不易爆破、无电解液走漏、不会在高温下发生副反应，安全性大幅提高。四是电池循环寿命更

长，电池是有生命的，一般用得越久电池损耗得也会更加厉害，导致容量下降，而固态电池的循环寿命明显延长。

杨光辉指出，如果要让电动汽车未来在市场上真正凭借自身的性能特点来吸引用户，固态电池将是一个很好的解决方案。固态电池技术的真正突破和商业化落地，将会彻底颠覆目前的电动汽车行业。可以说，固态电池是一把让电动汽车真正走进千家万户的钥匙。

他进一步指出，与当下液态锂电池技术发展相对成熟不同，固态电池的发展还处于早期阶段，存在多种技术路线的并存与探索。而且，固态电池的成败在于电解质，也就是说产业链的培养至关重要，这是一个长期而缓慢的过程，“3~4年内完全替代现在的液态锂电池是不现实的”，杨光辉乐观预计，到2030年，固态电池的市场占有率或达到5%~10%。

■ 产业链优势明显 中国电池商宜抢先出海

据高工锂电不完全统计，今年前7个月固态电池新增产能(含规划、落地)超过142GWh，其产能所关联的30个项目，共涉及投资总金额超644亿元，其中一个为百亿元项目，业界对固态电池的热情可见一斑。

杨光辉介绍，凭借在动力电池领域的快速发展和深厚积累，中国动力电池产业链更加完善，这也让中国在固态电池市场走得更快更远。在全固态电池这条路上，脚踏实地地渐进式发展是必由之路，中国汽车颇为务实地适时选择了半固态电池等过渡方案，如上汽、蔚来等车企今年都将有半固态电池车型量产。

与此同时，现阶段的固态电池还远非完美。中国工程院外籍院士孙学良就曾指出，全固态电池正极、电解质、负极的化学组成和物理、化学、力学性质还需改进，材料间兼容性、界面稳定性仍需提升，电池整体的安全管理策略及工程化制备技术尚不成熟，这些都是还需突破的难关。车企和电池供应商在全力奔赴固态电池的同时，也未停止对燃料锂电池性能的提升。

杨光辉进一步强调，固态电池对于中国电池厂商而言，远不止是一个技术制高点，更是走向世界舞台的绝佳契机。有雄心的中国电池厂商，其发展路径必然是从满足国内需求向出口型转变。

如果电池厂商和电解质企业能在固态电池产业发展的早期积极出海，充分利用国内外资源，将自己打造成一个受到国际市场认可的企业，必将造福企业和行业。

当然，眼下汽车行业竞争空前激烈。杨光辉也提醒，车企和动力电池企业切勿混淆全固态电池的概念，虽然国内有产业链优势，但企业还是需要深耕于技术发展，虚标、偷换概念、误导市场和消费者，必将伤害产业链的发展，企业自身也会遭到反噬。

据中国汽车报网