

滴滴“牵手”宁德时代共赴换电赛道

■中国城市报记者 刁静严

日前,滴滴出行与宁德时代成立换电合资公司,双方将依托技术优势和运营能力,从网约车场景切入,为新能源汽车提供高效换电服务,提升资源利用率及社会运营效率,推动交通绿色转型。

业内人士认为,动力电池龙头企业宁德时代与网约车头号玩家滴滴出行的强强联手,或将给换电行业带来新的发展契机与思路。

提升公共补能市场运营效率

1月28日,滴滴出行与宁德时代发布消息称,滴滴及滴滴旗下数字化能源服务平台小桔能源与宁德时代成立换电合资公司。根据协议,该换电合资公司将依托双方的技术优势和运营能力强强联合,从网约车场景切入,为众多新能源车提供高效换电服务。除成立换电合资公司之外,滴滴旗下小桔能源还与宁德时代形成战略合作意向,推动在储充一体等更广泛新能源领域的合作。

滴滴与宁德时代均对外表示,本次合作是定位于在公共补能领域的重要战略布局,双方将引领行业服务和技术标准,提升资源利用率及社会运营效率。在合作过程中,伴随此次换电合资公司的成立,双方将紧密合作,快速规模化铺设换电站、推广换电车型,提升公共补能市场运营效率,助力

全社会绿色可持续发展。

“滴滴和宁德时代合作的基础,在于双方在各自领域的技术优势和市场地位。”中国电子商务专家服务中心副主任、资深人工智能专家郭涛分析认为,滴滴作为中国最大的网约车平台,拥有庞大的用户基础和丰富的运营经验;宁德时代则是全球领先的动力电池制造商,其电池技术和产能均处于行业前列。这次合作,双方预期将在换电领域实现互补,共同推动新能源汽车的普及和发展。

电池龙头入局换电市场

所谓换电模式,是将新能源汽车和电池分离进行补能,为车辆更换电池以满足续航需求,不仅兼具了储能、补能和共享经济的特征,对推动绿色发展、实现“双碳”目标同样具有重要意义。

由于效率和加油相当,换电一直被认为是解决纯电车型补能焦虑的重要解决方案之一。驾驶新能源汽车的滴滴网约车司机林先生告诉中国城市报记者,如果车辆全天运营的话需要充电2—3次,快充充电时长在30—60分钟,慢充则时间更久,而换电最大的优势在于快速补能,整个过程5分钟以内就可以完成。换电时长与加油时长相仿,能够有效减少充电时间、增加营运时间,进而增加收入,并且全程不用下车,补能体验良好。

和林先生有着同样感受的

新能源汽车车主不是少数。根据中国充电联盟的统计,截止到2023年底,我国充电基础设施总量达到859.6万台,换电站达到3567座。另据弗若斯特沙利文预测,到2026年我国换电站的数量预计将激增近7万座。

随着电池技术发展,换电迎来新一轮发展机遇。整车企业开始布局和投建换电网络。追随蔚来,长安、吉利、广汽等企业纷纷加入该赛道。

而作为动力电池龙头企业的宁德时代也想入局分一杯羹,早在2022年1月就推出了EVOGO项目,由此进入换电赛道,试图从电池供应商向出行服务商转变。在宁德时代的设想里,通过对电池标准的统一以及灵活的电池搭配,可以将换电模式普遍适用于更多的车型。同时,通过切入换电领域,宁德时代也可以从研发、生产、运营、回收等维度,打造一个更大的电池产业闭环。

为何牵手滴滴

然而,现实并没有宁德时代想象的那么顺利。

换电模式目前主要应用在出租车、网约车等公共出行领域,如果宁德时代想要入局,前提是必须拥有足够多的汽车保有量。

宁德时代虽然拥有领先的电池技术及研发能力,但并没有整车资源,想要开展换电合作,仍旧需要和车企联合开发相关的换电车型。由于乘用车

市场竞争加剧,宁德时代很难找到相关的优质合作伙伴。如果没有足够的换电车辆,建设足够密集的换电站,就难以支撑商业模式的运转。

滴滴作为公共出行的“王者”,在网约车规模上独具优势。近年来,网约车的电动化趋势也非常明显,据公开资料显示,截至2023年11月,滴滴平台累计注册新能源车超300万辆,新能源汽车合计里程占比超过58%。

公共出行市场的大基数和高补能频次都是换电服务中最具价值的应用场景之一。显然,通过与滴滴合作,可观的电动车保有量可以帮助宁德时代解决“车”的问题,从而支撑换电模式商业化运营。

据了解,本次与宁德时代合作的是滴滴出行旗下的小桔能源,其业务已覆盖互联网加油、智慧充电、虚拟电厂、电力交易、电力辅助服务、企业服务等多个板块。

截至2023年12月底,小桔能源的充电服务已覆盖190多个城市,累计提供充电服务超6.8亿次。中国充电基础设施联盟的数据则显示,小桔充电在全国布局了15.76万台公共充电桩,排名第5。

快速发展同时还需标准化建设

新能源汽车的集中充电对我国电网造成了巨大挑战。国网经济技术研究院研究显示,新能源汽车充电高峰与居民日

常用电高峰重合度高达85%,且随着新能源汽车保有量逐年增加,预计到2030年新能源汽车电网最高用电负荷还将增加约10%。换电补能的灵活性能在一定程度上削峰填谷,缓解电力紧张的局面。

业内人士表示,随着政策和技术的加持,换电模式或从公共出行领域逐步渗透进私家车领域,换电应用场景也将持续丰富。

对于充换电产业的未来发展趋势,中国电动汽车充电基础设施促进联盟、中国汽车工业协会充换电分会执行秘书长邹朋表示,充换电产业处于蓬勃发展阶段,未来充换电产业融合、产业创新会进一步加剧,换电标准化程度会进一步加快。

2023年12月召开的全国工业和信息化工作会议上,工信部再度明确表示支持新能源汽车换电模式发展。同月,在工信部、财政部、税务总局联合发布的《关于调整减免车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》中,明确了换电模式车型相关要求。工信部装备工业一司负责人解读称,换电模式在降低购车成本、消除里程焦虑、提升安全水平方面有一定优势,此举系为支持换电模式创新发展。

蓝谷智慧(北京)能源科技有限公司董事长王水利认为,换电势力合纵连横,模式推广仍然面临很多挑战,存在投资大、回报周期长、车企业换电标准不统一等问题。换电站在一个区域的投资500万元—1000万元,投资回收期7到10年,甚至更长。换电站的标准与电池标准不统一,导致不同车辆间电池无法互联互通。

对于统一标准问题,王水利介绍,要通过场景的扩展逐步实现换电标准化和规模化,提升边际收益,具体来讲,要由单一企业向多企业扩展,将同一换电网络多品牌共享化;由单一车型业务向多车型业务扩大,让统一型号的电池多车型共享。未来将换电打造成更安全、更高效、更智能的服务体系,共同打造城市运营综合服务平台。

浙江台州: 全国首座AI微网超充电站落户椒江

近日,浙江台州全国首座AI微网超充电站——椒江城发光储充电站开通试运行。

这座集成了多项先进技术的AI无人值守充电站配备了智能充电管理系统,可以根据电动汽车的电池容量和充电需求,进行智能匹配,最快5分钟可充电80%,速度较传统充电桩有了大幅提升。

人民图片



预计今年全社会用电量比去年增长6%左右

■中国城市报记者 刁静严

日前,中国电力企业联合会发布《2023—2024年度全国电力供需形势分析预测报告》。报告指出,2023年,全国全社会用电量9.22万亿千瓦时,人均用电量6539千瓦时;全社会用电量同比增长6.7%,

增速比2022年提高3.1个百分点,国民经济回升向好拉动电力消费增速同比提高。

中电联新闻发言人、秘书长郝英杰介绍,电力生产供应方面,截至2023年底,全国全口径发电装机容量29.2亿千瓦,同比增长13.9%;人均发电装机容量自2014年底历史性

突破1千瓦/人后,在2023年首次历史性突破2千瓦/人,达到2.1千瓦/人。非化石能源发电装机在2023年首次超过火电装机规模,占总装机容量比重在2023年首次超过50%,煤电装机占比首次降至40%以下。

报告预测,到2024年底,全国发电装机容量预计达到

32.5亿千瓦,同比增长12%左右,2024年新增发电装机将再次突破3亿千瓦,其中,新能源发电装机将再次超过2亿千瓦。在新能源发电持续快速发展的带动下,预计到2024年底,我国新能源发电累计装机规模将达到13亿千瓦左右,占总装机容量比重上升至

40%左右,首次超过煤电装机规模。

综合考虑宏观经济、用能电气化等因素,预计2024年全年全社会用电量9.8万亿千瓦时,比2023年增长6%左右。预计2024年全国统调最高用电负荷14.5亿千瓦,比2023年增加1亿千瓦左右。