

私桩共享难在哪?

■本报实习记者 杨梓

“从今年1月开始,我们大范围加速布局私桩共享,用户可通过‘即客行’App把自己的充电桩共享出来换取收益,或租用周围他人的闲置充电桩补能,希望可以最大程度解决无桩车主的充电焦虑。”1月13日,威马汽车创始人沈晖宣布将力推私桩共享,此举引发行业关注。

与此同时,北京市城市管理委员会日前发布的《关于加强居住区电动汽车充电设施建设和管理的意见(征求意见稿)》提出,鼓励充电设施企业、电动汽车企业、第三方平台企业等单位与自用充电桩产权人达成协议,实现自用充电桩共享利用,提高资源利用率。那么,私桩共享有多大市场空间?目前还面临哪些困难?

公共充电桩的有力补充

据了解,为提升充换电基础设施服务保障能力,支撑新能源汽车产业发展,早在2021年5月20日,国家发改委和国家能源局组织起草的《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见(征求意见稿)》就提出,鼓励“临近车位共享”“多车一桩”等新模式。

中国充电联盟的最新统计数据显示,截至2021年底,共享私桩达72395个。目前不少企业如星星充电、特来电、云快充等桩企均在提供私桩共享服务。同时,广汽埃安推出了首个汽车品牌私桩共享平台,并计划到2025年,建设埃安共享私桩5万个;蔚来和小鹏联手推出充电共享服务,蔚来车主和小鹏车主可使用对方品牌的充电桩充电。

在沈晖看来,私桩共享可实现共赢。“新建小区能提前规划充电桩布局,但老旧小区却因种种原因难以承载更多私桩。私桩共享后,既能减轻电网负载、降低物业压力,又能让政府腾出更多资源用于公桩建设。随着电动汽车续航里程增加、充电频次降低,私桩的闲置率将上升。因此,私桩共享可提高闲置充电桩的利用率,不仅让有桩用户增加收益,也可为无桩用户提供便利。”

有数据显示,私人充电桩70%时间处于闲置状态,因此私桩共享作为一种新型的充电商业模式,市场潜力巨大。业内人士表示,共享私桩可作为公共充电桩的重要补充,有效提高公共充电桩的效率,节省土地资源,进而更快地扩充整个充电网,加快新能源汽车普及。

事实上,私桩共享并非新生事物,在实际推广中却仍面临不少难题。

前瞻产业研究院的统计数据显示,2021年仅有约6%私桩参与共享。“大部分外来车辆难以进入小区充电,其中还涉及停车位、停车费等问题。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究

张翔认为,私桩共享要逐步推进,需打通充电APP中可共享的私桩与小区物业信息的数据壁垒,做好信息化建设。崔东树表示:“要建设好平台,实现有效的资源共享,理顺包括预约充电流程、停车位、费用等在内的各环节,减小用桩难度,增加消费粘性。”

公安部交通管理局公布的最新统计数据显示,截至2021年底,全国新能源汽车保有量达784万辆,占汽车总量的2.6%;2021年全国新注册登记新

管理、收费等多题待解

员张翔介绍。

记者查看某充电APP发现,共享私桩均需提前预约,且预约前需先确认车位无车占用。同时,私桩管理、收费等问题也需解决。

乘联会秘书长崔东树表示:“私桩数量多,共享潜力大,但目前便利性较差,消费者认可度、共

享私桩的宣传都不够,处于起步阶段,同时利益平衡等问题还没有解决,仍有较大发展空间。”

值得注意的是,1月14日,北京市城市管理委员会对征集到的“鼓励小区有条件的私人充电桩进行共享、收益车主等相关方分成、明确管理责任等问题”的意见、建议均予以采纳。

优化存量桩资源是关键

新能源汽车295万辆,占新注册登记汽车总量的11.25%,与上年相比增加178万辆,增长151.61%。由此可见,新能源汽车的充电需求正成倍增长。

目前我国车桩比约3:1,理想化的“一车一桩”目标短期内难以实现。受访人士均表示,单就数量来看,目前的车桩比已基本满足充电需求,而一味增加充电桩数量并不能有效解决充电焦虑问题。总体来说,私人充电桩、公共充电桩、共享私桩在不同充电场景扮演不同角色,存在的

问题也不同。如分布不均导致公共充电桩平均利用率不足10%;私人充电桩面临物业阻拦,难进小区等问题;充电运营商尚难盈利。

目前,充电设施由市场主导投资建设,政府发挥引导作用,企业是投资建设的主体。“优化整合存量充电桩资源是关键,将有利于解决充电桩利用率不高及部分地区充电桩分布不均等问题,同时要加大技术创新,完善其他配套措施。”崔东树表示。

热点聚焦

南网在深圳投运粤港澳大湾区首个V2G项目



本报讯 近日,在广东省深圳市龙华区民兴苑小区,一辆新能源小轿车停靠在智能充电桩前,只见司机下车将充电线插进汽车,充电屏幕显示“汽车返送电成功”。据了解,这是南方电网公司在深圳投运的粤港澳大湾区首个车网双向互动(V2G)示范

项目。该项目的投运,让停放的电动汽车电能有了盘活利用的可能。这是南网落实碳达峰、碳中和目标,构建新型电力系统,积极服务和融入深圳“双区”(粤港澳大湾区和社会主义先行示范区)建设的又一成果。所谓车网双向互动,指电动汽车不

仅可以充电,还可以放电,将车载电能返送回电网,实现再利用。据统计,一辆续航600公里的电动汽车停放时向电网返送的电量,可同时满足5个家庭一天的用电需求。

新能源汽车从传统的交通工具变为移动的“充电宝”,不仅能有效利用电池冗余的循环寿命,实现能源利用最大化,还能在用电高峰期有效缓解电网压力。后续随着充电市场机制日益成熟,新能源汽车车主和充电桩运营商将通过返送电获取一定的经济收益,实现“车-桩-网”三方共赢。

南网电动汽车公司总经理李彪表示:“车网互动关键是让新能源汽车、充电桩和电网的虚拟电厂平台实现电能双向互动。过去两年多,我们一直致力于开发研究有序充电管理终端,并拿到6项专利,不仅让新能源汽车充上电,也让电网调度通过虚拟电厂平台调度车辆上的电,实现电量返送。”

充电基础设施作为我国“两新一重”(新型基础设施、新型城镇化及交通、水利等重大工程)建设的重要内容,是电动汽车产业发展的重要保障。南网深圳供电局持续推动基础设施创新发展,投产了全国第一个“变+充电桩”莲花山充电站、全球最大交通枢纽“民乐P+R”充电站,同时主动履行社会责任,持续为老旧小区、城中村、保障人才房、医院、社区工作站、惠民公园等各类场所提供必要的充电保障。据统计,2021年,南网在深圳新建充电桩5370个,累计投运充电桩超过1.8万个。

“下一步,深圳供电局将持续推进深圳充电网络建设布局和模式创新,推动充电基础设施建设,探索规模化电动汽车与电网互动关键技术研究与应用,推动电动汽车产业发展,助力打造深圳绿色交通先行示范。”南网深圳供电局产业规划高级经理梁晓峰表示。

(朱婷婷 邱凯翔)



关注

2021年动力电池产销量、装车量大增

本报讯 实习记者杨梓报道:中国汽车动力电池产业创新联盟日前发布的2021年国内动力电池产销数据显示,2021年我国动力电池产量达219.7GWh,同比增长163.4%;销量达186.0GWh,同比增长182.3%;装车量达154.5GWh,同比增长142.8%。

同时,数据显示,2021年有58家动力电池企业实现装车配套,同比减少13家。国内动力电池装车量前十的企业中,我国企业占九席,其中宁德时代装车量达80.51GWh,占比达52.1%。全球动力电池市场已不再是日韩企业的天下,宁德时代、比亚迪、中创新航、国轩高科等国内企业装车量位列前十,市场份额持续提升。

据高工锂电不完全统计,2021年,国内动力电池企业共获得国内外车企46笔订单/项目定点,其中国内车企订单22笔,国外车企订单24笔,交付量与交付周期以大单、长单为主。

作为动力电池行业的龙头企业,宁德时代实现高速发展,全年锁定多个国内外长单。同时,中创新航、合肥国轩、鹏辉能源等二线动力电池企业在拿下主流车企并释放产能后,正迅速崛起。

“头部企业市场份额本身就大,随着行业逐步成熟,占比自然下降,同时车企出于供应链安全考虑,均有意培养‘二供’‘三供’,由此拉升了二线动力电池企业的市场份额。”伊维经济研究院研究部总经理吴辉此前在接受记者采访时表示,“动力电池行业发展不可能一家独大,二线企业逐步崛起是行业发展的必然趋势。”当然,二线动力电池企业只有做好“二供”,才有成为“一供”的机会。

值得注意的是,2021年以来,动力电池原材料价格飙升,涨幅远超行业预期。据统计,截至2022年1月18日,国产电级碳酸锂现货均价达33.4万元/吨,而2021年同期价格约5万元/吨。2021年10月,动力电池企业密集宣布涨价,同时不接受长期订单,并开始全球“扫矿”。

对此,中国电动汽车百人会副理事长董扬近日撰文呼吁,产业链上下游要共同分担原材料涨价带来的成本增加,稳住动力电池价格。此外,工信部装备工业一司副司长郭守刚不久前也表示,将提升新能源汽车行业关键资源保障能力,加强与青海、四川、江西等省沟通,协调推动国内锂资源开发。

智能驾驶还有很长的路要走

■王旭辉

日前,中国汽车技术研究中心发布的智能辅助驾驶测评数据显示,被测评的特斯拉Model 3、蔚来EC6、比亚迪EV、小鹏P7、宝马ix3和哪吒U Pro等6款市场热销新能源车型的智能驾驶平均得分为67.2%,总体表现欠佳,这再次为智能驾驶安全敲响了警钟。其实,智能驾驶在商业化进程中不完善是正常的,但从中暴露的新能源车企对车辆、智能驾驶的认知和宣传与消费者的期待、预判出现错位,以及新能源汽车安全、合规等问题,更值得行业深思和警醒。

近年来,随着我国新能源汽车市场竞争日益白热化,越来越多的车企意识到“卖车不如卖软件”,智能驾驶成为重要卖点,高级辅助驾驶、智

能辅助驾驶等热词频频出现在车辆营销术语中,在一定程度上误导了消费者,导致部分消费者对智能驾驶的风险意识不足,诱发了多起事故。而且,由于智能驾驶涉及的驾驶员、主机厂、技术提供方等多方面主体的权责尚不明确,导致无论交警部门还是第三方检测机构,很多时候难以判定事故责任。

智能驾驶商业化出现的问题凸显了汽车网络安全和物理安全的关系越来越紧密,且网络安全将直接影响物理安全。同时,智能驾驶要实现主动安全、被动安全、功能安全等目标,给汽车管理等多方面安全工作带来了新挑战。

从全球来看,新能源汽车正加快从单纯电动化的1.0时代迈入智能网联

的2.0时代,我国在电动化竞争中表现还不错,但新能源汽车真正决胜的是智能网联。因此,为巩固领先优势、抢占制高点,我国多个主管部门不久前相继表示,将进一步支持智能网联汽车创新发展,包括联合开放道路测试、加快政策标准制定、推进规模化示范应用等。

可以预见的是,随着我国新能源汽车规模进入陡峭的增长曲线,车企为在激烈的市场竞争中占据一席之地,势必会加快推动智能驾驶量产、商业化。此时更要明确认识到,智能网联汽车、智能驾驶发展不是一个企业、一个行业能完全做好的事情,需要多产业、多企业协同合作,才能将智能网联汽车安全推向市场,把智能驾驶推向商用。车企

要加强研发,推动产品更加成熟;汽车智能化发展的法律法规等配套需不断完善,解决信息安全隐患、事故定责难等问题;消费者要对产品有合理的预估、评判……总体来说,智能驾驶“名副其实”还有很长的路要走,关键是在安全的前提下促发展,在发展的进程中消除各种安全隐患。

