

春运放大电动汽车充电难题

■本报记者 张胜杰 吴起龙

2021年新能源汽车销量大增,放大了今年春运期间电动汽车出行的充电难题。对此,各地提前谋划,如山东、湖南等地高速推出了应急充电舱等新设备。同时,业内人士建议,为应对春节等节假日充电波动,满足跨区域出行的充电需求,应继续优化充电桩布局,创新应用大数据等新技术,推动车、桩、网一体化发展。

车流大、气温低等因素致充电难

春节前夕,浙江杭州高速交警巡查发现,溧宁高速黄山方向,一辆新能源小轿车因没电在隧道内抛锚。经民警现场了解,车主徐先生原计划在就近服务区充电,但由于车流量大,服务区充电位全满,导致没能及时充上电,出现了车辆抛锚情况。

同时,冬季气温低、耗电快,尤其是新能源汽车跑高速时,续航打折严重。而且,部分高速服务区没有安装充电设施,车主需下高速充电。北京车主陆先生告诉记者:“春节假期从市区去密云,续航301公里的车刚跑100公里就剩约30%电量,心里难免发慌。”此外,还有一些充电桩损坏,没有及时得到维修,致使车主充不了电或充电慢,进一步加剧春节期间充电难题。

业内人士认为,高速补能需求不断增长放大了补能体系缺口。截至2021年底,全国新能源汽车保有量达784万辆,充电基础设施保有量约261.7万个,车桩比约3:1。

为解决春节电动汽车充电难的问题,国网山东电力提前研究对策,于今年1月21日在济广高速东平服务区投运全国首座应急充电舱。国网山东电力市场营销部智能技术处处长张华栋称,该应急充电舱像一个“充电宝”,能够缓解高速公路车桩不匹配的问题。

据了解,该充电舱单舱配置360千瓦充电桩和6个充电接口,在服务区内建设充电桩的基础上,可额外同时满足6辆电动汽车的充电需求。根据大数据分析结果,国网山东电力首批在济广高速东平服务区、长深高

速滨州服务区、荣乌高速寿光服务区3处高速热点充电设施建设应急充电舱并接入车联网平台,以缓解春节充电服务压力。

“从平台数据来看,今年春节期间,山东高速充电网共产生电量45.11万千瓦时,比去年同期上涨170.83%,环比前7天上涨24.66%。”张华栋介绍,目前应急充电舱单个充电口最大功率率达160千瓦,可满足150多车次充电需求。

记者了解到,类似的移动应急充电舱也在湖南高速投运。对此,广东新能源汽车产业协会秘书长周发涛表

催生应急充电舱等新设备

示,这些做法值得借鉴,不仅缓解了节假日充电难题,还避免了平时充电桩利用率不高的问题。

此外,春节前夕,国网江苏电力在京沪高速车流量、充电量较大的服务区部署了7辆移动充电车。每辆移动充电车有30千瓦直流充电桩4个,充电总容量达120千瓦,可同时为4辆电动汽车提供不间断充电服务,车主可通过e充电APP扫码充电,常规车辆充电1个小时即可充满。以京沪高速无锡梅村服务区为例,该站点配备两辆移动充电车,亮相首日就提供充电服务100余次,充电电量超2000千瓦时。

记者了解到,类似的移动应急充电舱也在湖南高速投运。对此,广东新能源汽车产业协会秘书长周发涛表

多管齐下提升补能效率

及对充电有紧迫需求的跨区域出行时,车主要尽早规划好线路,运营商要做好平台建设,实现高速公路线上和线下的充电资源组合。

“车主在上高速前要把电充足,当电还没用完时,就要想办法提早充电,同时可在高速服务区出口附近搜索充电桩空位,实现分流,避免在高速排队等候充电。”周发涛表示。

此外,大数据的创新应用也十分重要。在山东东平服务区充电的车主王先生深有体会:“我下载了e充电APP,不仅对沿途充电桩数量、位置、预估电费一目了然,且能够一键规划行程,提供多条出行路线。”

“随着新能源汽车保有量持续增长,充电基础设施需不断优化,尤其公共充电桩要能力强、效率高。”崔东树对记者表示,现有公共充电桩无需盲目加量,而是应尽快淘汰充电速度慢的老旧桩,更换快充新桩,同时强化充电基础平台建设,利用平台提升信息的对称性,给车主充电提供便利。

“随着新能源汽车保有量持续增长,充电基础设施需不断优化,尤其公共充电桩要能力强、效率高。”崔东树对记者表示,现有公共充电桩无需盲目加量,而是应尽快淘汰充电速度慢的老旧桩,更换快充新桩,同时强化充电基础平台建设,利用平台提升信息的对称性,给车主充电提供便利。

热点聚焦

图片新闻

北京延庆“发充储放”电站力保冬奥绿色出行

2月9日,国网北京延庆供电公司人员到“发充储放”示范充电站开展巡视检查,保障北京冬奥会延庆赛区绿色出行。

据了解,该站是北京冬奥会延庆赛区唯一的充电站,采用国内最先进的交直流混合配电网技术,其电源有9千瓦的光伏发电和从张北柔直工程送来的绿电,内设6个直流充电桩和4个交流充电桩,可同时为10辆电动汽车充电。该站自2021年2月投运以来,为赛区客运大巴、物流车、环卫车、巡逻车等提供了495车次充电服务,充电量达2.6万千瓦时,相当于减排二氧化碳26.5吨。

李星原/摄



新能源汽车产业开年势头盛

■本报记者 范彦青

日前,由AutoX创始人肖健雄控股的艾莱克斯在创投融资对接会上演示了造车融资计划和发展规划,但未披露更多细节。据了解,这是新能源车企业低调融资、加快入场的一个缩影。不少业内人士担忧,这将加剧无序竞争,造成资源浪费。

入场者持续增多

2021年新能源汽车销售火爆,达352.1万辆,销量比2020年的136.7万辆增长近160%;预计2022年销量或超550万辆,巨大的市场潜力持续吸引科技、互联网等企业入场。

企查查检索结果显示,10年来全国新增新能源汽车相关企业近27万家,近3年增长尤为强劲,其中2021年超过11万家,同比增长126.45%;2022年开年20天新能源汽车相关企业就增加了5232家,其中注

册资本金达5000万元以上的有114家。同时,2020年以来,新能源车股价攀升,吸引了各路资本入场,5G、大数据等技术及新材料、新设备与汽车产业加快融合发展,竞争日益激烈。

融资要遵守产业发展规律

索荣汽车产业投行平台创始人贾永轩表示,如果企业抱着试试看的心态入场造车,难免会底气不足,易导致中途退场或资源浪费。

近年来,高调入场黯然退出者不在少数,如拜腾一车企未造便破产重组、恒大高调造车却濒临破产、游侠汽车昙花一现、知豆汽车被法院拍卖。一些车企勉强生存下来,也面临重重困难。

贾永轩告诉记者,新能源汽车是资本密集型和技术密集型产业,创投融资是市场经济的特性,但要遵守产业发展规律,拥

有独特的竞争优势,可操作、能落地才更有胜算。同时,从外部来看,进一步完善新能源汽车投资准入、合理引导社会资本十分必要。

避免盲目烧钱

2021年,造车企业市场增长率一度超过燃油车,成为投资风口。业内人士表示,建立在电动化基础上的新能源汽车需打好动力系统基础,同时电池企业要加强研发,提高产品性能,完善电池与整车的匹配性,制定通用安全技术解决方案。

其实,早在2020年,国务院办公厅在《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》中就将“电池技术突破行动”放在新能源汽车核心技术攻关工程的首位,要求建设动力电池高效循环利用体系。

记者走访发现,不少消费者对新能源汽车的关注点主要集中在安全性、电

池性能、充电桩布局等方面。车主樊先生说:“新能源汽车绿色环保还省钱,确实不错,如果能解决长距离出行续航和充电问题,三四线城市的接受度将大幅提高。”

国家市场监督管理总局日前透露,2021年新能源汽车召回229次,涉及车辆198万辆,因发动机和电子电器部件缺陷召回的车辆占比达84%。对此,河南省新能源汽车协会会长刘东晓告诉记者:“新能源汽车安全性能、创新能力、技术支撑、市场认可度至关重要,行业发展需建立统一的评价标准,健全自动驾驶安全监管体系。从入场造车角度来讲,需加强资本审核,避免投机炒作。”

“随着新能源汽车补贴退坡及碳达峰、碳中和目标要求细化,在新能源汽车下半场智能网联的竞争中,盲目投资不利于高质量发展,造车还需走好科技路,避免走简单复制或盲目烧钱的‘共享单车’老路。”贾永轩指出。



关注

新能源车市“开门红”

本报讯 实习记者杨梓报道:近日,多家新能源车企公布了今年首月的销量成绩单,普遍表现不俗。

在新造车企业中,小鹏汽车以12922辆的销售成绩拔得头筹,同比增长115%;理想汽车紧随其后,销售12268辆,同比增长128.1%;哪吒汽车闯入前三,销售11019辆,同比增长402%;蔚来汽车表现稍显逊色,月销量未能破万,达9652辆,同比增长33.6%;零跑汽车销量创新高,达8085辆,同比大涨434%;上市仅4个月的极氪汽车表现不俗,销量达3530辆,值得注意的是,开启交付110天的极氪001累计交付量达10000辆。

在自主品牌中,比亚迪新能源乘用车销售92926辆,同比增长367.6%,占品牌总销量的比重超过98%;广汽埃安售出16031辆新车,同比增长118%,取得连续9个月销量过万的好成绩;上汽乘用车新能源汽车终端销量达1.44万辆,同比增长79.2%,值得一提的是,该公司旗下插电混动SUV车型MG eS5杀入瑞典市场前五,创造中国品牌车型海外最佳战绩;小康股份新能源汽车销量为3520辆,同比增长176.08%。

合资品牌方面,上汽大众销售近9000辆新能源汽车;上汽通用销售超过4000辆新能源汽车。

据了解,1月通常为新能源车市淡季,而受今年新能源汽车补贴退坡30%的影响,多款新能源热门车型纷纷官宣涨价,但并未对销量产生明显影响。光大证券分析指出,持续看好新能源汽车需求释放前景,尤其是高端纯电动车型及插电混动车型销量爬坡趋势,预计车企有望通过留存订单、限时保价等方式对冲政策波动影响,产能、供应链及物流等依然是销量爬坡的主导因素。

首战告捷的同时,多家主流新能源车企也公布了今年的销量目标。其中,小鹏汽车近日表示,2022年销量将在确保25万辆的前提下,冲击30万辆,其中P7占比40%,P5占比27%。除上述两款主力车型外,小鹏汽车还将于8月底小批量交付首款中大型SUV G9,9月底实现大范围交付。对于后续单月销量目标,小鹏汽车表示可能达3-4万辆。

同时,比亚迪将2022年新能源汽车销量目标定为120万辆,其中纯电动车型60万辆,插电式混合动力车型50-60万辆。据悉,今年比亚迪将推出汉DM-i、海豹等多款新能源车型。岚图汽车方面表示,2022年将实现“销量4.6万辆、产量4.8万辆”的目标,第二款梦想家也将于今年上市。

长安新能源近日将2022年的销量目标从此前的16万辆上调至21万辆。除目前的销量主力奔奔E-Star外,今年该公司将推出C385、A158和C673。此外,长安新能源还发布了未来数年的销量目标:2023年35万辆,2024年50万辆,2025年70万辆。

宁德时代问鼎全球动力电池装机量排行榜

本报讯 实习记者杨梓报道:2月7日,市场研究机构SNE Research发布了2021年全球动力电池装机量排行榜,装机量前十名分别为宁德时代、LG新能源、松下、比亚迪、SK On、三星SDI、中创新航(中航锂电)、国轩高科、远景动力、蜂巢能源,中国企业占6席。

数据显示,2021年全球动力电池总量为296.8GWh,比上年同比增长102.18%。去年宁德时代在动力电池领域的全球装机量达96.7GWh,市场占有率为32.6%,位列全球第一。这是宁德时代连续第五年成为全球最大的动力电池企业。排名第四的比亚迪2021年装机量为26.3GWh,同比增长168.37%。值得注意的是,位列第十的蜂巢能源2021年装机量为3.1GWh,同比增长416.67%。

业内人士认为,中国动力电池企业的市场份额均呈上升态势,与新能源汽车市场快速扩张密不可分。数据显示,中国新能源乘用车销量占全球市场份额的比重达53%,其中纯电动汽车市场份额占比达61%。