

假日出行充电焦虑如何破解

■本报记者 姚美娇 林水静

今年中秋、国庆“双节”相连，各地车流量屡创新高，多地高速公路出现严重拥堵。有网友在社交平台发帖吐槽：“开了七八个小时还没出省！”“双节”大堵车令新能源汽车充电话题再成热点。对于不少车主来说，因节假日高速车流密集，充电桩数量有限，电动汽车“充电焦虑”被进一步放大，车主在高速服务区排队充电现象已是家常便饭。甚至节假日不驾驶电动汽车上高速已成共识。那么，随着新能源汽车的日益普及，假期高速公路出行的电车“充电焦虑”究竟该如何破解？

● 假期出行再现充电难题

“一个高速服务区只有4个充电桩，排队充电的却有几十辆车，要想充上电得从深夜排到天亮。”一位河北车主在网上表示。

今年中秋、国庆“双节”期间，由于电动汽车续航里程有限，高速公路上充电桩难寻，很多车主只能“望桩兴叹”。“我们那边充电桩可少了，小县城还不好找，北京到山西来回小1000公里，差点停半道回不来。”一位北京车主向《中国能源报》记者吐槽，“纯电开长途肯定不够用，高速四个充电桩，快充半小时、慢充要六小时，排队可麻烦了。”

从全国来看，每逢假期，各地高速公路都会迎来充电高峰。国家电网智慧车联网平台数据显示，中秋、国庆假期前6天，全国高速服务区新能源汽车充电量达2920万千瓦时，创历史新高。

充电需求的激增，无疑是对充电桩行业的一次“压力测试”。有观点指出，高速公路沿线充电桩布局数量不足是导致长途旅程“充电焦虑”的首要原因。特别是存在“平时充电需求不大、节假日需求激增”的特点。

北方工业大学汽车产业创新研究中心



中秋、国庆假期首日，江苏扬州启扬高速扬州段上车行缓慢。视觉中国

研究员张翔告诉《中国能源报》记者：“鉴于高速公路只有节假日期间充电需求较大，从经济效益方面考虑，充电桩运营商不会为了短期流量而在高速公路上大规模建设充电桩。另外，虽然高速公路服务区充电桩建设在不断提升，但仍不及新能源汽车保有量增速，从而导致节假日高速公路出现‘充电难’现象。”

● 建桩并非唯一解决方案

事实上，假日出行补能焦虑，“建桩”并非唯一解决方案。《中国能源报》记者经采访发现，面对假日在高速公路上充电，大部分纯电车主都有自己的经验之谈。“出行高峰期间可以中途下高速找附近商场的超充桩充电，这些地点基本都在高速出口2公里左右处，顺便还能吃个午饭。还可利用地图提前查看服务区充电桩的空闲情况，为

后续充电做准备。”一位纯电车车主对《中国能源报》记者说。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟副秘书长全宗旗在接受《中国能源报》记者采访时建议，车主若选择驾驶电动汽车长途出行，一定要提前做好充电线路规划。“建议车主将充电线路规划作为出行计划中的必要准备工作之一。在必要时可以选择提前下高速，到高速口附近的城市公共充电桩充完电后，再上高速。避免高速公路服务区排队充电的情况。”

“高速公路服务区建充电桩方式有限，不可能为了短期的充电量激增无限建充电桩。建议在高速公路出口附近加大充电桩铺设力度，车主可以到高速公路出口附近充电。”张翔说。

除此之外，想要缓解电动汽车的“充电焦虑”，提高充电速度也是关键。近年来，比亚迪、特斯拉等一众国内外相关企业均积

极研发超级快充技术。在技术迭代和车端需求的双重驱动下，一代代高功率快充产品已先后问世。例如，华为最新推出的“液冷超级充电桩”，充电5分钟就可行驶100公里。

“对于充电桩运营商来说，要提高充电桩功率，实现快速充电，以提高充电桩使用效率；对于车企来说，要做好技术创新，提高电池能量密度，提升续航里程。”张翔表示，“现在，少数高端车型充一次电可以跑1000公里，不需要在高速上充电就可以到达目的地。”

● 保障能力有望进一步提升

据了解，今年长假，各地电网公司发力保障充电桩供应，供电量较往年均有大幅增长。例如，国网重庆电力公司安排国网重庆电动汽车服务公司对接高速公路服务区的



充电设施进行优化调整，累计在10个高速公路服务区增设24个充电桩，并投入100个移动式充电桩，大幅提升高速公路服务区的充电服务能力。国网重庆市电力公司数据显示，中秋、国庆“双节”期间，重庆高速公路服务区充电量达173.18万千瓦时，同比增长56.07%；充电次数8.66万次，同比提高45.26%，均创历史新高。

为保障假期旅客出行需求，充电桩企业也积极提前部署相关工作。某充电桩企业相关人员告诉《中国能源报》记者：“充电桩运营方前期也会针对假期做一些运维工作，包括在假期期间提供客服与运维的及时保障。”

针对高速公路服务区，去年8月，交通运输部联合国家能源局、国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司印发的《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》提出，每个服务区建设的充电基础设施或预留建设安装条件的车位原则上不低于小型客车车位的10%。“今年以来，各省市都在加强高速公路服务区充电基础设施的建设和运营。随着各省在高速公路服务区充电设施建设上陆续投入，以及交通部目标的落实，预计2024年年底，高速公路充电难的问题会得到进一步改善。”全宗旗表示。

合肥今年前三季度新能源汽车产量超50万辆



图片新闻

数据显示，今年1至9月，安徽省合肥市新能源汽车产量超过50万辆。

近年来，合肥市积极打造新能源汽车全产业链布局。目前已拥有6家新能源汽车整车制造企业、500多家新能源汽车零部件配套生产企业，形成了新能源汽车产业集群。

图为位于合肥市长丰县下塘工业园的比亚迪生产基地。

视觉中国

● 资讯

重庆今年前8个月新能源汽车产量达20万辆

本报讯10月12日，重庆市推动制造业高质量发展新闻发布会举行。重庆市经济信息委二级巡视员陈建军介绍，今年1-8月，重庆市新能源汽车产量达20.2万辆，占全市汽车总产量比重为14.5%。

陈建军表示，近年来，重庆以建设世界级智能网联新能源汽车产业集群为引领，加快推动汽车产业新能源化、智能化、网联化、高端化、绿色化发展，智能网联新能源汽车产业发展取得显著成效。

陈建军指出，长安汽车、赛力斯汽车等16家新能源汽车整车企业集聚发展。纯电动、插电式、增程式、氢燃料、换电式等新能源汽车的技术路线和发展模式完备齐全。截至8月，重庆全市充电站数量累计达2975座，充电桩保有量达17.7万台；高速公路快充网络覆盖率达83%，辐射范围西部领先。（陈静）

车企竞逐新能源MPV赛道

■本报记者 杨梓

进入第四季度，不少车企加快投放新品脚步，2024款岚图梦想家、合创V09两款新能源MPV车型已于10月上市，理想MEGA、小鹏X9等新能源MPV车型也将陆续推出。在业内人士看来，当前，新能源MPV市场竞争相对较小且格局未定，随着越来越多车企进入这一赛道，MPV有望成为新能源车市的新蓝海。

● 电动化改变产品性能

今年6月，理想正式官宣旗下纯电MPV车型——理想MEGA，该车将搭载

5C麒麟电池，充电12分钟就能实现500公里续航，预计今年12月发布，2024年2月开始交付，目标要拿下50万元以上乘用车销量冠军；小鹏X9是小鹏即将推出的首款MPV，将采用纯电驱动，主打年轻化市场，将于今年第四季度上市；合创汽车旗下首款全新纯电MPV车型合创V09已于10月13日上市……

此前，中高端MPV市场长期被合资、进口车型占据，上汽通用别克GL8、广汽丰田赛那等销量位居前列，我国自主品牌难以进入该市场。近年来，随着我国新能源汽车在各细分市场的快速爆发，新能源MPV

这一市场格局也随之改变。

在业内人士看来，众多新能源车企开始进军新能源MPV赛道正是因为看到了新机遇。今年9月，比亚迪旗下腾势D9销售10249辆，仅低于别克GL8位居MPV销量榜第二名，同时已连续9个月蝉联30万元以上豪华MPV市场销量冠军。在业内人士看来，目前合资MPV“霸榜”的格局已被自主品牌打破。

就产品自身而言，新能源MPV已大大改善此前燃油MPV车型的种种不足。乘联会指出，电动化提升了MPV产品的驾乘体验，拓展了MPV更多出行场景。由于MPV车身宽大，电动智能化改善了驾控体验和停车状态下的第三生活空间。随着高端MPV产品的体验改善，加之新能源车的路线优势明显，新能源车可以每天出行，而燃油车在部分政策性限行城市就要有一天无法正常出行，因此促使高端MPV新能源自主品牌快速崛起。

值得注意的是，MPV电动化使得此前用车费用高的问题得以解决。中欧协会智能网联汽车分会秘书长林示表示：“传统燃油MPV油耗大，使用成本更高，而新能源MPV续航里程更长，油耗更低。长期看来，新能源MPV有望逐步取代燃油MPV。”

● 家用需求提升

事实上，过去一段时间，MPV市场整体表现并不好。“此前，由于电商业化发展，线下批发零售等物流环节也都变成线上运行，减少了MPV的需求，转变成物流车的需求，导致MPV市场严重萎缩。”乘联会秘书长崔东树表示。

国泰君安研报也指出，过去商用需求主导下的MPV市场中，新能源车渗透率较低，主要在于早期新能源MPV使用场景受限，缺少优质供给，叠加里程和续航焦虑明显，市场需求空间有限。

不过，在受访人士看来，MPV的市场消费力和需求一直存在，目前上述情况已大有改善。“新能源MPV路越走越宽得益于其受到更多消费者关注。”林示表示，“从车辆用途角度看，当前中高端新能源MPV已走入家庭用车领域。”

在崔东树看来，家用MPV的发展得益于政策、经济、技术、社会等多方面的红利，尤其是近年来不断开放的人口政策，使得家用MPV市场从冷门细分市场蜕变成各大品牌和厂商都争相涌入的新兴热门市场。林示表示：“二孩、三孩政策使家庭人数增多，相对来说，MPV的底盘更低，空间

更大，可乘人数更多，更适合大家庭购买。同时，目前很多消费者进入购买家庭第二辆车的阶段，通常不会去买燃油五座车，新能源MPV是不错的选择。”

● 中高端市场有较大机会

乘联会指出，当前，自主品牌MPV崛起迎来巨大机会。随着我国家庭人员结构变化，未来MPV高端化增长将不是昙花一现，尤其是新能源化推动MPV市场可持续发展，给自主品牌崛起带来更好的发展机遇。

新能源汽车市场竞争日益激烈，细分市场选择至关重要。值得注意的是，相较于轿车和SUV，MPV整体市场规模较小。目前，新能源MPV产品较少，还处于发展初期。不过，在业内人士看来新能源汽车的优惠政策和智能化驱动将进一步促进中高端新能源MPV需求增长。

崔东树表示：“消费者对车的消费需求呈现多元化特征，给不少车企发展智能化、电动化产品提供了较好机会。目前，中高端新能源MPV是一个很好的细分市场，具有先天优势的自主品牌更应该牢牢把握。”

“目前，新能源MPV市场格局未定，市场竞争者、参与者较少，企业在这一赛道有很多机会。”林示认为，在发展推广新能源MPV车型方面，中高端新能源MPV会有更大发展空间。“中高端新能源MPV既能作为优质出行工具，又能作为可移动办公场所，随着未来车辆智能化程度、自动驾驶技术的不断提高，中高端新能源MPV未来的市场需求与份额还会越来越大。”



比亚迪腾势D9。