

换上新能源汽车最多可省下约80%的运营开支——

中国电动车开进南美网约车市场

本报记者 徐佩玉

对于全世界的网约车司机而言,选什么样的车运营、用车成本有多高,是从业需考虑的首要问题。今年以来,全球油价高企,给网约车行业带来不小的冲击。

在南美洲,一批组团出海的中国企业,把更环保节能、更高性价比的电动车型带入市场,让当地网约车司机用上中国新能源汽车,降低了日常运营开支。中国制造的新能源汽车、中国企业已经跑通的出行电动化经验,赢得巴西等多国网约车市场点赞。



▲99平台与中国车企联合引入巴西的纯电动车型。受访者供图

越来越多巴西司机主动选择新能源汽车

在南美多国,绝大多数网约车司机开燃油车。近期燃油成本的增加,让这部分群体收入压力大增。巴西劳工最高法院相关数据显示,当地网约车司机每月工作开支5000多雷亚尔(1雷亚尔≈1.31人民币),其中油费超过2500雷亚尔,燃油成本几乎占到自有车辆司机固定成本的一半。

而中国新能源汽车凭借显著的节能优势,正成为当地司机降低日常开支的现实选择。在巴西圣保罗跑网约车8年的路易斯,驾驶着一辆来自中国的长城汽车哈弗H6 HEV。他给记者算了一笔账:他这辆混合动力汽车的每公里用车成本大约为0.35至0.4雷亚尔;同尺寸燃油车的油费每公里超过0.8雷亚尔。换成混合动力汽车后,用车成本最高可以节省约50%。

路易斯说,他活跃在多个司机群里,不少同行经常向他打听,电动车或混合动力车究竟是否适合用来跑网约车。“如果家里有充电条件,纯电动车在能源成本方面更有优势,节省下来的费用一定程度上也可以抵消车辆转售时的折旧。但我住在公寓,没有自己的充电设施,现阶段混合动力汽车对我来说更方便,也更符合实际需求。”他告诉记者。

据了解,巴西网约车司机大多数是个体经营者,一次性拿出十几万雷亚尔购置新能源汽车,负担并不轻。很多司机即便有意换车,也要掂量多重现实障碍:充电是否方便、会不会耽误接单时间;贷款压力有多大、长期保值如何等。

最终推动他们下决心换上新能源车的,是一批携手出海的中国企业——中国汽车制造企业把更环保节能、更高性价比的新能源车型出口到巴西;来自中国的网约车运营平台则以成熟的运营经验,将这些车辆接入到当地的出行需求中。

近日,中国企业滴滴出行旗下的巴西本地生活服务平台99和巴西租赁企业Movida签署合作协议,向平台司机提供更低成本的电动车租赁方案。99方面表示,相比燃油车,司机换上新能源汽车最多可省下约80%的运营开支。

截至目前,99平台业务覆盖巴西超4400个城市,活跃用户超6000万,网约车司机超100万人。其中,平台上的新能源汽车数量已突破3.5万辆,累计行驶里程超2亿公里。99平台的规模效应,为新能源汽车在当地提供了“跑起来”的商业基础。99创新总监蒂亚戈·希波利托日前表示,越来越多巴西司机开始主动选择新能源汽车,平台电动化增长正逐渐由行业推动转向市场自发增长。

中国充电产业链企业一同进入南美市场

近年来,巴西新能源汽车市场增长迅速,且偏好中国新能源汽车品牌。巴西全国机动车辆分销联合会最新数据显示,今年1—7月,巴西混合动力汽车上牌量约19.1万辆,同比增长88%;纯电动汽车上牌量超11.6万辆,同比增幅达209%。巴西全国汽车制造商协会数据显示,上半年巴西进口汽车超28万辆,近半数来自中国。

►在巴西圣保罗举行的2026南美智慧能源展上,参展商(右二)在向参观者演示一款直流快速充电桩。

新华社记者 金皓原摄



巴西全国汽车制造商协会主席伊戈尔·卡尔韦特认为,本土市场需求高涨与中国车企持续出海布局,共同推动中国汽车品牌在巴西快速发展。

然而,当地的充电基础设施并不完善,影响着新能源汽车顺畅跑起来。巴西电动汽车协会(ABVE)此前发布的数据显示,到今年2月,巴西全国公共及半公共充电站共21060个,总量有限。“现在找充电桩比以前方便了不少,可不同城市之间的差别还是比较大。像圣保罗这样的大城市,充电设施相对多一些。”路易斯说。

中国企业看到了这一结构性短板,也看到了广阔的市场前景。数以万计的电动网约车每天在城市中穿梭,其稳定且集中的用电节奏,为充电基建提供了可预测的市场需求。这吸引了一批中国充电产业链企业进入南美市场。

网约车平台方面,今年7月,99平台与广汽能源、广汽国际及巴西充电运营商GreenV达成战略合作,计划到2030年前在巴西部署242个快速充电站。车企提供新能源汽车产品和技术支持,充电运营商负责基础设施投资和运营,99平台引导司机向电动化转型,为合作网络导入稳定客源,共同推动巴西充电网络建设和新能源汽车普及。

车企方面,今年3月,长城汽车向巴西交付近万台随车充电桩。比亚迪自2024年起与壳牌巴西合作,在8座主要城市新建600个直流充电点,计划到2027年底前在巴西部署1000座闪充站,首座1500kW闪充站已于今年6月在巴西利亚投用。

能源企业方面,楚能新能源近日与运达能源科技集团签署协议,将在巴伊亚州卡马萨里建设首个海外储能工厂,设计年产能1.5GWh,楚能将作为电芯核心供应商,服务运达巴西本地化制造基地。

从充电桩到储能、从车企到平台,中国新能源基建正伴随网约车电动化浪潮在巴西快速布局,为新能源汽车大规模运营铺路。

出海模式从整车出口升级为生态落地

国外网约车司机开始大量使用中国新能源车,这背后是中国新能源汽车出海方式从1.0到2.0的悄然升级。早期的1.0模式,中国新能源汽车多以整车出口为

主,交易完成便告一段落。服务网络、充电基础设施的缺失,影响了当地市场对中国新能源汽车品牌的认知度和接受度。

如今的2.0模式,造车、租赁、运营整合为一整套生态落地。这种模式立足当地实际痛点,输出可应用的解决方案,能够真正让中国新能源汽车品牌深入海外市场。

生产端,不少车企开始海外建厂,尝试供应链本地化。去年7月投产的比亚迪巴西工厂,在今年7月迎来第10万辆新能源汽车下线。今年以来,长安汽车巴西工厂正式投产,广汽集团计划在巴西设厂生产汽车,长城宣布将在巴西设立第二家工厂。不少车企还选择接手跨国车企在当地留下的基础设施。例如,比亚迪接手福特留在巴伊亚州卡马萨里的旧工厂,长城收购了梅赛德斯一奔驰在巴西的废弃工厂,吉利与雷诺合作,借助后者的工厂和渠道,零跑依靠股东斯特兰蒂斯在当地的生产和采购体系落地。

跟着整车厂走出去的,还有一批零售服务商。近日,汽车新零售企业花生好车在秘鲁首都利马的品牌旗舰专营店正式投入运营。这座建筑面积达4000平方米的综合性能服务门店集整车展示销售、专业售后维保、原厂零部件供应于一体。

“车辆供给更加丰富、售后服务和配套体系不断完善,让平台和租赁企业有条件为司机提供更多车型和使用方案。对出行平台来说,这意味着新能源汽车从小规模试点逐步具备规模化应用的基础,也让中国新能源汽车产业能力与巴西本地出行需求形成更深入的结合。”滴滴出行有关负责人说。

在2.0模式中,网约车平台企业负责为新能源汽车提供持续、可预测的运营场景,让车辆在当地跑起来。2022年,99牵头成立“巴西可持续出行联盟”,推动电动车普及和充电基础设施建设。目前,联盟已有30多家中巴企业加入,覆盖汽车制造、汽车租赁、能源和数字银行等领域。未来5年,99计划推动超30万辆新能源汽车在巴西登记运营,进一步推动巴西绿色出行与低碳物流发展。

这一套可复制的中国新能源出海方案,目前正在南美多国市场落地。在墨西哥,滴滴出行与中国车企、充电设施企业等合作方计划到2030年引入10万辆新能源汽车,助力当地网约车电动化。今年初,首批合作充电桩已经在墨西哥运营。

域权威航海图书资料空白。

在航标建设方面,南海航海保障中心在平陆运河沿海段水域共设置航标127座,涵盖灯浮标、桥梁助航标志、灯桩、管线标及实体AIS航标等多种类型。其中,针对入海口G75兰海高速钦江大桥、龙门大桥和北部湾大桥3处关键桥区航道,布设桥梁助航标志55座,为船舶过桥提供精准可靠的导助航服务。平陆运河关联水域33座AIS基站及沿线9座VDERS基站4G备用链路建设同步完成,打通平陆运河与海区AIS数据链路,可对西江干线经运河航道至北部湾出海口的船舶航行动态实施实时追踪,构建起全链条船舶动态感知体系。航标系统与海图相互配合,一图览尽通航要素、一图感知船舶动态,形成了“视觉+数字”的双重导助航保障能力。

普通县域停电首次被纳入事故分级管控——

县域用电怎么管？新规来了

本报记者 廖睿灵

县域电网,一头连着城市,一头连着乡村。除了医院、学校等重要场所外,许多普通家庭对平稳用电也有强烈需求。

近日,国务院公布修订后的《电力安全事故应急处置和调查处理条例》(以下简称《条例》),首次将县级市以外的其他县级行政区域大面积停电纳入事故分级管控。这意味着,无论是一线城市还是偏远县城,停电事故认定有了“标尺”。

近年来,随着我国电力事业快速发展特别是新型电力系统加快构建,电源构成更加多元,电网规模持续扩大,新型并网主体不断出现,电力安全保障面临新形势、新挑战,实施十多年的现行条例已不能完全适应实际需要。

一方面,电网“长大”了,老标准已不再适用。

“2011至2024年,我国县级市用电负荷涨幅达165%,其他设区的市、省会城市、直辖市、省级区域用电负荷涨幅均超过120%,原有各级电网负荷定级区间已与当前电网规模不相匹配。”浙江大学电气工程学院教授林振智说。此外,从电力结构看,原有标准主要适配传统以火电为主的电力系统,对风电、光伏大规模并网带来的机组脱网、电压异常等新型安全风险缺乏充分规制。

另一方面,县域用电结构变得更加复杂。

伴随新型城镇化推进和乡村全面振兴,城乡居民生产生活对电力供应的依赖程度不断提高。县域电

新场景也在不断涌现。山东大学电气工程学院副研究员孙润稼分析,伴随分布式光伏、充电桩等新型主体大规模接入,县域用电模式加快向源网荷储多元互动转型,电网运行机理更为复杂。部分县域电网仍存在老旧设备占比偏高、极端气象灾害冲击风险突出等现实短板,发生大面积停电的风险客观存在。因此,修订条例恰逢其时。

新规针对县城用电,做了哪些规定?

首先,事故等级标准“从严、科学”调整。据介绍,修订后的《条例》以2030年电网预测平均负荷为基数,对各级电网负荷区间从严进行了调整,让事故认定标准更贴合实际、更具针对性。一方面,保持电网减供负荷比例和供电用户停电比例不变。另一方面,对各级电网负荷区间取值从严。

另外,县城停电首次纳入事故管控。这是此次修订的一大亮点。《条例》明确,对负荷180兆瓦以上的县级市以外的其他县级行政区域,发生电网减供负荷70%以上或者80%以上供电用户停电的情形,纳入一般电力安全事故实施管控。这是我国首次将县级市以外的其他县级行政区域大面积停电,纳入一般事故管控范畴。这意味着,县城停电不是“小事一桩”,一旦达到标准,就要按照新规定的程序报告、处置。

孙润稼认为,《条例》同时明确,对负荷180兆瓦以下的边远地区、人口规模较小、经济基础薄弱的县,作为电网风险实施管控,暂不纳入事故定级范围。这充分兼顾了不同县域在自然条件、经济发展水平、人口密度、电网架构等方面的差别。

《条例》也针对高比例新能源发电并网现状,作了相关规定。“针对新能源大规模并网带来的系统运行新特征,修订后的条例将电压异常、发电设备脱网、备用电源管理缺失等风险纳入事故管控范畴,压实发电企业涉网安全主体责任。”林振智说。《条例》完善了电压异常事故判定规则,新增发电设备涉网性能不符合技术要求导致减少出力的事故情形,还增设了发电设备备用期间擅自检修的事故情形。

“《条例》修订后,事故判定更加贴合当前电网规模、电源结构变化,有利于精准识别电力安全风险、客观开展事故调查处置,督促电网企业、发电企业、电力用户各方落实安全责任,为保障电力系统安全稳定运行、维护社会公共安全提供坚实的法治保障。”林振智说。



湖南省永州市新田县视头镇老夏荣村,电力工人正在进行电网改造作业。刘贵雄摄(人民视觉)

为运河通航提供保障

广西平陆运河出海口海图正式出版

本报南宁9月8日电(庞革平、莫卫华)记者从广西海事局获悉,9月7日,在广西海事局统筹下,由东海航海保障中心上海海图中心编绘,中华人民共和国海事局出版的《平陆运河出海口》(图号:92108)海图向社会公开出版发行。与此同时,广西平陆运河入海口段沿海航标设置已全面完工,127座航标全部就位,标志着平陆运河航海安全保障体系从航道标识到海图权威标注已全面就绪,为运河如期通航和船舶安全航行提供了坚实保障。

此次出版的海图覆盖自兰海高速G75钦江大桥经龙门大桥至钦州港交汇点、全长22公里的平陆运河沿海段新建航道,与原有的钦州港海图无缝衔接,共同构成北部湾钦州港区完整连续的航海图序列。广州海事测绘中心采用多波束测深全覆盖测量、差分全球导航卫星系统实时定位等技术手段,累计完成多波束测量里程1240余公里、单波束检查校核里程65余公里,以高精度水下地形数据为依托,确保海图成果精准可靠。作为平陆运河首张正式出版的出海口专用海图,它的面世填补了该水