

共享充电桩或可破解“找桩难”

□本报记者 王力

日前,一位网友驾驶新能源汽车,在新疆某路段上行驶时,发现该路段仅有的某品牌充电桩只为自己品牌汽车提供专属服务,从而提出质疑,成为业内热议话题。

新能源汽车建专属充电桩

“基础建设是最花钱的,优先给自己用户用,不是应该的吗?”很多网友近乎一边倒地支持优先服务本品牌车主的做法。

实际上这一问题背后的核心是,新能源车保有量高速增长和公共充电桩之间的供需矛盾,尤其是在偏远地区或使用高峰期时候的供需矛盾。而隐藏在背后的直接问题是,车企要不要都去建立充电桩,以及要不要对外共享?

“消费者在日常出行中,如果能够经常看到某品牌的充电桩,能够直接影响到其对该品牌的消费信心。”一位业内人士告诉记者。据了解,目前石家庄大型商业综合体的地下车库中,都有很多新能源汽车品牌的专属充电桩。刚买了一辆新能源汽车不久的刘女士对记者说,她买车不久发现离家不远的某商业综合体有不少充电桩,进去后才发现这些充电桩有相当一部分是品牌专属充电桩。她在车库内等待了十几分钟,也没有等到其他车辆“让”出公共桩,最后只能放弃了为车辆充电的想法。

就用车的便利性而言,品牌充电补能网络是否完善已经成为影响消费者的购车因素之一。因此,在基础补能问题尚未解决的当下,在不少新能源车企业在宣传中,已经将充电桩数量作为衡量企业实力的标准之一。据了解,目前在人气较旺的商超、星级酒店、知名景点地标等停车区,遍布特斯拉、埃安、小鹏、蔚来等不少品牌专属充电桩或换电站。

自建充电网络并非必选项

针对新能源汽车品牌自建专属充电桩的现象,有业内专家认为,随着公共补能网络的完善,车企自建充电站已经不再是新能源车企的必选项。在新能源汽车推广初期,车企如果不自建充电服务网络,甚至可能连车都卖不了。但现在,随着更多主体进入充电市场,基本能够满足新能源车需求。充电服务网络从选址建设到运营运维,都需要专业的技术和管理,但随着车企规模的扩大和充电基础设施建设门槛的提高,继续一头猛扎进拓展充电网络建设工作,可能会为车企带来严重的资金负担。

业内专家认为,车企自建充电网络并不是必选项,目前仍是比较高端新能源品牌在操作,未来充电桩的主流仍会是车企和运营商进行合作。因为对于车企而言,自建的充电网络的收入只有电费差价和服务费,并且客户群体单一,只面向车企固定车主,利用率低,很难实现盈利。



■一位车主在给电动汽车充电。新华社记者 朱峥 摄

所以,对外开放充电桩网络减少亏损甚至盈利,已成为部分车企的选择。

开放共享破解“找桩难”

“一味增加充电桩数量并不能根本解决充电焦虑问题。”乘联会秘书长崔东树认为,私人充电桩、专属充电站、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。“优化整合存量充电桩资源是关键,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。”有业内人士直言,新能源汽车保有量大幅增加,品牌专属充电站存在的资源闲置浪费问题,解决办法之一或将是“开放共享”。

针对“找桩难”的问题,国家有关部门日前专门出台政策进行破解。一方面,要重点覆盖居住区、办公区、商业中心、工业中心、休闲中心。加快实现充电基础设施在适宜使用电动汽车的农村地区有效覆盖。大力推动公共停车场、具备条件的加油站加气站、旅游景区等公共区域充电基础设施建设。另一方面,构建各类充电基础设施充分接入的信息网络平台。通过互联网地图服务平台等多种便利渠道,及时发布公共充电基础设施设置及实时使用情况。

业内人士普遍认为,随着公共充电站等基础设施完善,未来共享基础设施、让充电桩利用率最大化,将是充电桩行业发展的趋势。

新闻链接

全国近九成高速公路服务区已建设电动汽车充电设施

据新华社电(记者 王聿昊 叶昊鸣)记者从日前举行的交通运输部例行新闻发布会上获悉,截至今年6月底,全国已有5931个高速公路服务区建设充电设施,占全国高速公路服务区总数的89.48%。

交通运输部公路局副局长郭胜在发布会上介绍,目前全国高速公路服务区累计建成充电桩1.859万个,覆盖2.9万个小型客车停车位,高速公路服务区充电基础设施网络日益完善。从今年节假日期间的保障情况来看,各地服务区充电排队现象有所改善。

“但我们也发现,有时公众不能有效获知充电设施设置及实时使用情况,导致不同服务区充电设施忙闲各异。”郭胜说,下一步将部署各地开展出行及充电需求预判、制定节假日充电服务保障方案、布局移动式应急充电设备、及时发布服务区车流量及充电排队情况等,切实做好新能源汽车充电服务保障工作。

郭胜表示,交通运输部将以高速公路服务区充电设施为重点,按照“适度超前”原则,进一步优化完善公路沿线服务充电基础设施网络,有效满足电动汽车充电需求,服务公众便捷出行。

推动车能融合 探索电动汽车与电网双向能量互动

□新华社记者 戴小河

随着新能源汽车保有量提高,有序充电问题备受各界关注。近日,多部门联合印发《关于促进汽车消费的若干措施》,明确引导用户广泛参与智能有序充电和车网互动,鼓励开展新能源汽车与电网互动应用试点示范工作。

业内人士指出,这意味着我国推动智能有序充电、探索车能融合迈出重要一步。

近年来,我国新能源汽车发展之快超乎想象。保有量的持续扩大,使汽车行业欢欣鼓舞,但为电力行业带来了不容忽视的挑战。

公安部最新数据显示,截至6月底,全国新能源汽车保有量达1620万辆,占汽车总量的4.9%。其中,纯电动汽车保有量占新能源汽车总量的77.8%。上半年新注册登记新能源汽车312.8万辆,同比增长41.6%,创历史新高。

电力规划设计总院预计,到2030年全国电动汽车充电的理论最大负荷或达到25亿千瓦,将与我国全社会最大用电负荷基本相当。如此大规模的需求,若不加以有序引导,将对电网高峰时段的供应和调峰等带来巨大压力。

因此,智能有序充电势在必行。

在国网智慧车联网技术有限公司的巨幅屏幕上,无数绿色光点闪烁,实时显示不断变动的当日充电电量、充电桩数量、累计充电电量等数据。这是国家电网打造的新

能源汽车车联网服务平台,借助平台,车主仅需通过“e充电”App,便能在全国各地充电。

“点开‘e充电’App,里面有两种模式,一种是即时充电,另一种是有序充电,在满足用车需求前提下,尽量选择电价低谷时段充电,不但充电更便宜,还能充绿电。”国网智慧车联网技术有限公司副总经理王文说。

“大量的电动汽车无序随机接入电网,会出现‘峰上加峰’的现象。”王文说,以北京为例,大部分电动汽车车主充电时间是晚6点下班后,此时正值居民用电晚高峰,这就与居民生活负荷高度重叠,拉高居住区峰值负荷,影响电网设备的经济性和安全性。智能有序充电通过对电动汽车充电的时间、功率进行规划和调节,再辅以价格调节机制,实现削峰填谷,缓解配电网运行压力。

当前正值迎峰度夏关键时期,智能充电桩和储能等资源通过虚拟电厂,积极参与电力保供。虚拟电厂凭借能源互联网技术,将闲散在终端用户的充电桩、储能等电力负荷资源聚合起来,并加以优化控制,参与电网运行。

南方电网深圳供电局的虚拟电厂管理中心,目前已接入1.8万支充电桩。充电桩等电力负荷侧资源通过技术和算法聚合控制后,相当于一个云端电厂,可随时响应电网调度进行调峰,同时满足深圳海量电动汽车的充电需求。

在上海,7月14日国家电网组织了电力调节测试交

易,在智慧车联网平台支撑下,2家充电桩运营商参与响应,30分钟内快速削峰1.15万千瓦充电负荷。

智能有序充电,使大规模的充换电需求由负担变为宝藏。电动汽车是优质的柔性负荷,其电池可通过数字化技术转变为移动储能,海量电池智能充放电,可实现车与电网双向互动。

“电动汽车具备负荷和储能的双重属性,是具有高度灵活性的移动储能单元。未来合理引导新能源汽车错峰充换电,实现智能有序用电,将对电力系统的运行起到优化调节作用。”电力规划设计总院院长杜忠明说。

在广东电网中山供电局智慧能源示范项目现场,一套更加“聪明”的用户侧分布式储能柜已投入运行。“每个繁忙的充电站背后都应该配上这种储能柜。”中山供电局东区分局副总经理曹传双之所以这样说,是因为储能柜能在夜间低谷期充满电,而在白天高峰期“反向”为充电站提供86千瓦的削峰填谷功率,“172千瓦时的容量能让3台续航450公里的电动汽车充满电。”曹传双说,这套设备的充放电策略实现全部智能自主控制。

按照电力规划设计总院测算,到2030年全国新能源汽车的累计保有量将达到1亿辆左右,动力电池的储能潜力超过40亿千瓦时。随着车网双向互动技术的不断成熟,电力系统运行的灵活性将大幅提升,可在削峰填谷、新能源消纳等方面发挥巨大作用。