



重庆如何解决消费者续航焦虑

重庆日报记者 杨骏 白麟 见习记者 贺子恒

一直以来,新能源汽车有一外号:市内车。

去年国庆期间,新能源车在高速公路服务区“充电一个小时,排队几个钟头”的话题火遍了各大社交媒体网站。数据显示,截至2021年9月,我国高速公路充电桩保有量为10836个,配置充电桩的服务区数量为2318个。高速公路充电桩数量占总体的比例仅约为0.5%。高速路网充电设施保障不足,让很多有长途驾驶需求的消费者不敢“下叉”。

记者梳理了国内一些专业机构近几年来关于续航焦虑的市场调查结果,发现“新能源汽车补电不便”是50%以上的车主最关注的问题。

正在新能源汽车产业上发力的重庆,能否解决消费者的续航焦虑?

主城区“一桩难求”已成过去

重庆主城区受山城地貌和建设用地紧张等影响,汽车充电曾经“一桩难求”,但记者通过调查发现,如今已经有了很大改善。

两江新区重庆精信中心,附近办公楼众多,其停车场就有20个国家电网充电桩。在附近上班的张琼表示,这里的充电桩足够周边新能源车车主日常使用,她每次来都能找到充电桩。

记者在高德地图上搜索重庆中心城区的汽车充电站,看到密密麻麻的红点标识。仅观音桥片区,就显示有20个充电站,分别属于国家电网、特来电、星星充电、开迈斯、紫微星、万马爱充等平台,另外还有特斯拉、蔚来等汽车品牌的专用充电站。从地图上看,每个充电站之间距离大约在200米到500米之间。

市经信委相关负责人介绍,重庆目前设有新能源汽车充电桩7.29万余个,中心城区充电桩占70%,大部分分布于江北区、渝北区及九龙坡区,每个充电点拥有充电桩5—20个不等。

据了解,重庆新能源充电桩主要有两种来源,一种为国家电网设置的充电桩,多设置在办公区域,供职工通勤使用;另一种为第三方品牌充电桩,多见于交通繁忙点,例如汽车站、火车站、道路服务站。

未来,重庆充电桩的分布场景还将进一步优化。

日前发布的《全市加快建设充换电

数据说话:



重庆目前设有新能源汽车充电桩**7.29万**余个,中心城区充电桩占**70%**,每个充电点拥有充电桩**5—20**个不等

截至2021年底,全市已打造“一环十射”高速公路快充网络,建成充电站**137**座、充电桩**548**个,形成西南地区最大、最完善的高速公路充电网络



到2025年底,全市将建成充电桩超过**24万个**,其中公共快充桩**3万个**;建成换电站**200**座,形成适度超前、布局均衡、智能高效的充换电基础设施服务体系

数据来源:市经信委



基础设施工作方案》明确,新建居住社区要确保固定车位100%建设充电设施或预留安装条件;预留安装条件时需将管线和桥架等供电设施建设到车位以满足直接装表接电需要;建成充电设施的公共停车位比例不低于50%。新建办公类公共建筑配建的停车场(库)应100%具备充电设施安装条件,建成充电设施的停车位比例不低于50%。新建其他建筑配建的停车场(库)或独立用地建设停车场,具备充电设施安装条件的比例应不低于50%,建成充电设施的停车位比例应不低于30%。

充电网络从高速延伸到所有区县

6月25日,绕城高速珞璜服务区,市民伍永伦开着自己的长安奔奔EV来到高速公路充电站。他的车续航里程不高,只有200多公里,但他却经常在重庆和成都两头跑。“潼南和遂宁服务区都有充电站,花半个小时充一次电就够了。”

记者调查发现,重庆在高速路网充电桩建设方面明显好于全国平均水平,很大程度上来自本地对相关设施进行

了提前规划布局。

早在2018年,我市就在绕城、沪蓉等高速公路的61个服务区建成充电站,向西可至成都,向东通达武汉。

截至2021年底,全市已打造“一环十射”高速公路快充网络,建成充电站137座、充电桩548个,形成西南地区最大、最完善的高速公路充电网络。

除了打通高速路充电瓶颈,重庆充电设施布局还覆盖到了每一个区县。

“五一假期,我去了彭水、忠县、石柱,基本上每天都要给车充电。”张佑新是一位新能源车主,每到一个区县,他都能在城区内很方便地找到充电桩。

市经信委相关负责人介绍,重庆区县充电桩整体数量位居西部前列,在2021年我市新增的1.45万个充电桩中,区县占到很大一部分。

当前,重庆充电设施的建设进度还在不断攀升。《全市加快建设充换电基础设施工作方案》明确,到2025年底,全市将建成充电桩超过24万个,其中公共快充桩3万个。此外,高速公路服务区实现快充站全覆盖,试点建成一批350千瓦及以上大功率充电桩。

探索布局换电模式

除了布局常规的充电桩外,重庆也在探索换电模式,以解决新能源汽车的“续航焦虑”。

由于比充电模式补能时间更短、也不用担心电池使用衰减问题,换电模式正在成为解决新能源汽车充电问题的“新赛道”。今年5月,重庆就出台了《重庆市新能源汽车换电模式应用试点工作方案》,明确到2023年,将在全市建成换电站200座以上,推广运行换电新能源汽车1万辆以上。

本地市场层面也动作不断。

重庆奥动新能源总经理夏雪介绍,目前奥动在重庆区域共建成并运营了24座换电站,其中主城区22座,覆盖了主城9区,同时布局了开州、丰都区域的换电网络,目前主要服务对象为出租车及网约车。运营近1年来,单日换电次数已突破4000次,换电总里程超7000万公里。她表示,奥动新能源计划主城与区县并行推进,同时向西连通成渝换电网络,逐步打通“成渝换电走廊”,保障消费者省际出行能源补给需求。

今年2月,吉利科技集团在重庆高速公路静观、梨花山、围龙、珞璜、大路5个服务区设置的首批智能换电站投入运营。未来五年,该公司计划在重庆高速公路服务区建成投产40个智能化示范站。

最近,吉利汽车与重庆力帆科技的合资企业睿蓝汽车发布了首款换电版电动轿车。到2025年,该公司将推出5款换电版车型。此举被看作是重庆打造换电新能源汽车全产业链的标志性事件。

日前,比亚迪全资控股的重庆乾元新景汽车销售服务有限公司新增对外投资,投资企业关于“新能源汽车换电设施销售”的相关业务内容引发市场关注。业内人士普遍认为,这标志着比亚迪接下来有意在渝开展新能源汽车换电项目的布局。

记者从市经济信息委获悉,2021年,我市已建成换电站72座,涵盖中心城区及部分高速公路服务区,形成了满足前期运营示范的换电服务网络。到2025年底,全市将建成换电站200座,在高速公路服务区实现多品牌多车型换电站联合运营,换电站间距不超过200公里,并在每个重点区县原则建设1座以上综合换电站。

访谈>>>

目前,重庆正加大新能源汽车充电设施布局建设力度,与此同时,本地又承担了国家有关部委安排的换电模式应用试点工作。面临充电与换电两条路线,重庆如何做出正确抉择?记者就此专访了国网重庆市电力公司董事长周雄。

重庆日报:充电和换电技术路线,到底哪个更有优势?

周雄:首先要强调的是,充电和换电并不是完全对立的技术。比如,目前支持换电的电动汽车基本上也都能充电。

充电主要优势在设备简单,安装成本和投资运营成本相对较低,对电动汽

充电和换电模式 该走哪条路

车的适配性较强。目前充电桩的普及率较高,但充电功率和电池安全技术持续提升有一定技术瓶颈,短期内很难做到10分钟以内充满。同时,大量大功率充电对电网供电也带来一定压力。

换电技术的特点和优势是补能速度快,现在的换电站基本上能在3分钟内换好电池。此外,换电站通过统一科学管理电池充电,可以优化电池寿命,同时利用峰谷价差充电可以降低电池充电成本,缓解电网用电压力。

当然,换电技术也有缺点,比如换电站主要是电动汽车车企自主建设及推广,服务于车企自产车辆,重复建设情况比较严重,利用率与各个车企电动汽车的普及率相关,存在“冷热不均”的现象。

重庆日报:充换电两种模式,重庆更适合哪一种?

周雄:重庆拥有复杂的补电应用场景,不能简单二选一,而是应该深入研究如何实现合理布局、优势互补。

比如,充电模式比较适用于私家

车、公务用车、公交、环卫等场景,主要特点是白天用,晚上充。车主跨区县出行的时候,在高速公路服务区也能够临时补充电能,边充电边休息20—40分钟,也基本能适应和满足出行要求。

而换电模式则适合出租车、网约车、物流、矿山等用车强度比较大、“人歇车不歇”的应用场景。换电站贴近用车集中点布置,3分钟左右完成电动汽车补能,不耽误运营使用。

充电和换电技术特点不同,全市电动汽车用户可以根据不同的用车场景,结合运营效率灵活选择充换电模式,在市内逐渐形成充换电模式相辅相成的局面。