

焦點追蹤

今年國慶七天長假，許多開純電動新能源車長途出行的車主陷入尷尬的「人在囧途」，原本8小時到家結果因充電問題，排隊多花費四五個小時，時間幾乎多了一倍，有的車主為了爭搶高速充電甚至差點出現肢體衝突。一邊是快速發展的新能源汽車市場，一邊是長途高速充電樁嚴重不足。目前中國新能源車保有量佔全球一半，截至今年6月底達到603萬輛。有業內人士認為，只有加快統一電池標準設置換電站，並加大高速充電樁建設，才能切實解決充電難。

大公報記者 李昌鴻



◀國慶長假，許多開電動汽車長途出行的車主因路途中充電樁短缺陷入無電可充的尷尬局面。圖為工作人員為電動車充電。

▲國慶期間，電動汽車用戶在湖南京港澳高速服務區排隊等待充電。大公報記者李昌鴻攝

長假出行 又電難覓 車主谷氣

電樁在路途 電車在囧途

目前，高速服務區充電樁出現嚴重不足狀況的同時，新能源汽車銷量卻出現爆發性的增長。據乘用車市場信息聯席會數據顯示，8月內地新能源乘用車逆市暴漲，銷量為25萬輛，同比大增168%。

不敢開冷氣 高溫下煎熬

國慶假期回湖南老家探親的劉先生稱，今年初購買一輛新能源純電汽車，續航里程為500多公里。為了錯峰出行，他將車充滿電後，2日從深圳出發，一路上在廣東境內的充電站充了一次電，總體還算順利。但是到了湖南衡陽，劉先生的車電量明顯不足，於是他將車開到服務區充電，但他看到有近20個車主在排隊等待充電，眼前卻只有四個充電樁，其中一個還是壞的，於是他不得不放棄。在附近的另一個服務區，劉先生看到兩位車主為爭搶充電樁出現肢體衝突，更有一些車主因為擔心電量不足問題，不敢開窗透氣，面對車外33至34度的高溫，只能開窗透氣。

另一位從深圳駕駛電動車回湖南的女車主稱，她查詢導航看到高速路況不堵車後，便於10月1日開車出發回湖南，一路上車況比較通暢。但是，當她到達湖南未陽服務區時，看到電動車電量不足。當她找到服務區準備充電時，看到約20個車主在排隊等候，卻只有三四個充電樁，她排隊等候4小時，後來充電又用1小時，原本8小時到家的行程，卻花了16小時，時間多了一倍之多。「這4個小時裏，我連洗手間都不敢上，因為怕被插隊。」此行讓她深深地感受到開電動車上高速跑長途的尷尬，體驗了一回「人在囧途」的窘境。

專家籲統一電池技術標準

有車主在朋友圈透露，「深圳一朋友跟我一起出發，因為我是燃油車早都到家了，他開的電動車卻還在半路充電。」

深圳蔚來車主馬先生告訴記者，國慶期間自己開車去了湖南，因為蔚來在湖南的一些高速服務區設有換電站，用戶只用更換電池便可繼續行駛。而更換電池時間很快，僅需要三五分鐘。「我看到許多燃油車主在服務區排長龍等待加油，而電動車主就更慘，20多位車主排隊等候四個充電樁，要等三四個小時才有機會充到電。」

對於如何緩解電動車充電難問題，英大證券首席經濟學家李大霄認為，一方面要加大充電樁的建設數量，另一方面要用電子模式進行分流和預約，這樣就能夠有效地緩解排隊的問題。

此外，李大霄認為，電池標準模式的統一是一個任重道遠的過程，要先成立一個換電模式的聯盟。

今年上海車展，綠色環保科技企業遠景科技集團發布一款名為摩奇的綠色充電機器人摩奇。據介紹，此機器人2小時即可充滿一輛續航約600公里的新能源車，並且適配市面大部分主流電動車型。

隨着固態電池技術標準的統一、可移動新能源車充電樁廣泛使用和快充技術的成熟，未來全國假期高峰充電難這一問題將有所緩解。

●隨着新能源車普及率不斷提升，部分地區充電樁數量不足，影響新能源車的使用體驗。

●由於布局不合理、維護不到位，一些地方還出現故障樁和殭屍樁，造成資源浪費和閒置。

新能源車飆升 充電裝置不足

●由於車樁生產企業較多，標準不統一，充電接口不兼容情況仍然存在。

資料來源：新華網思客

新能源汽車 充電難Q&A

假期為何充電難？

車流量陡增是一大原因。據國家電網統計，10月1日到3日，國家電網交換電服務網絡總充電量同比增長59%，高速公路充電設施充電量同比增長56.52%。10月1日，高速公路充電量達到平時近4倍，創歷史新高。

如何維護設備？

專業檢修和維修人員必須及時跟進，確保設備能夠正常使用。此外，相關部門還要對充電樁產品質量和實際使用進行有效監督，鼓勵服務商提供優質服務，嚴厲打擊個別企業騙取補貼資金的現象。

如何完善布局？

相關部門可利用大數據技術分析，為解決「在哪建」「建多少」問題提供數據支持，還可嘗試探索加強公共樁、個人樁的入網和互聯互通，提高充電使用效率，實現資源共享。

資料來源：新華網思客

公交車全面電動化 深圳引領世界

為了解決新能源汽車充電難問題，深圳巴士集團、世界銀行、加州大學戴維斯分校以及深圳綜合開發研究院，四方聯合在近日發布全球首個全面電動化實際案例基礎研究成果——深圳巴士集團全面電動化案例研究報告。

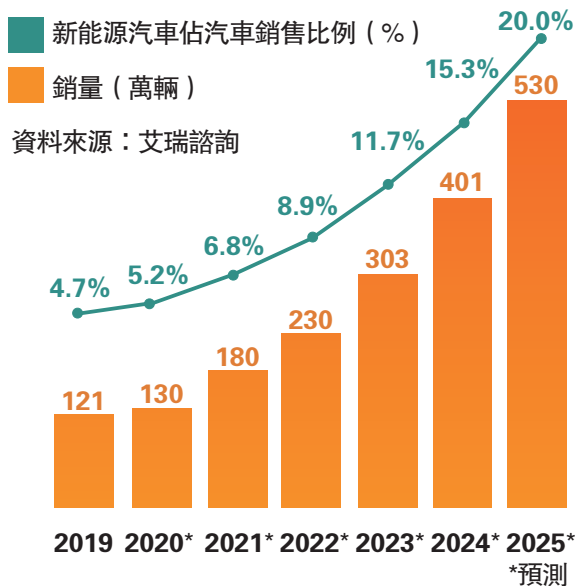
報告從資產購置、資產管理、技術路徑、成本分析、環境影響等方面總結和分享深圳的公交全面電動化成就及深圳巴士集團在純電動車輛運營管理方面的經驗。目前，此份報告已完成英文版的內容撰寫，世界銀行將向其189個成員國進行發布，以推動發展中國家尤其是「一帶一路」沿線國家和地區的交通基礎設施及公交電動化進程。

據悉，歷經多年的努力，深圳成為全球超大型城市中首個實現公交車、出租車全面電動化的城市。全面電動化以來，年均減排二氧化碳44萬噸、油類廢水21.79萬升，節約標準煤15萬噸、燃油1.6億升。建成公交站充電站112座、充電樁1888個；出租車充電站12座、充電樁1052個。

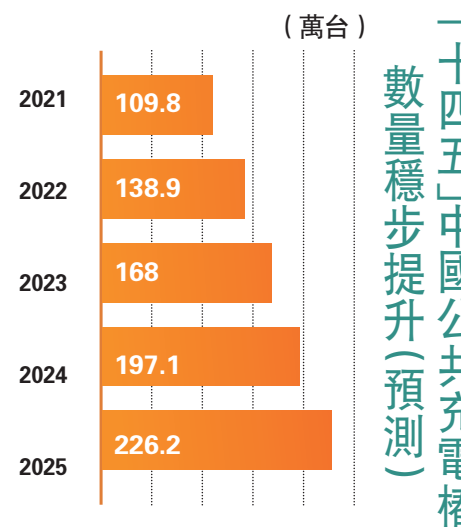
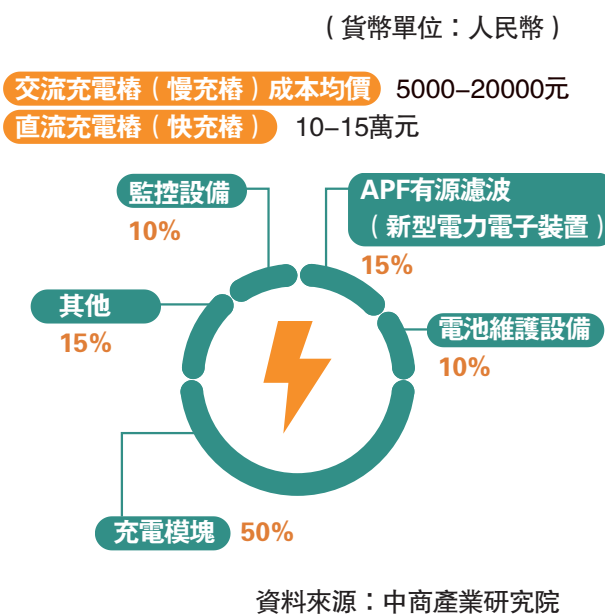
此外，住建部城市交通基礎設施監測與治理實驗室、中國城市規劃設計研究院最近發布了《2021年中國主要城市充電基礎設施監測報告》（以下簡稱《報告》）。《報告》顯示，深圳公用樁密度達到73.2台/平方公里，緊接着廣州、南京、長沙和廈門排名靠前，密度位於20-30台/平方公里這一量級。

大公報記者 李昌鴻

2019-2025 中國新能源汽車市場規模



充電樁建設成本結構佔比



◀國網蘇州供電公司員工在蘇州綜合保稅區東充電站內巡檢。資料圖片

電車無形被偷電 險半途「彈盡糧絕」

今年國慶假期長途出行的新能源車車主們，不少遇到被電池錶顯「欺騙」的尷尬事，很多人車上的電池錶顯明明顯示可以開出多少里數，但在空調、車載音樂、哨兵等功能使用下，實際里程會打個折扣，使得不少沒有經驗的車主險些在半路上遭遇電量「彈盡糧絕」的窘境。

「我出發時電池錶顯還有300公里，但實際開了250公里電池就快沒電了，心驚膽戰的趕忙找充電樁，開到充電點，電池容量僅剩下2%，好險！」

特斯拉標準續航版model 3車主王先生告訴記者，因今年國慶第一次自駕純電動車旅遊，對車輛電池消耗還不夠了解，以為電池錶顯就是實際里程，結果一路上空調開着，這些功能都在一直消耗電池容量，結果差點沒開到充電的地方就耗盡電量。

實際上，對新能源車電池消耗缺少經驗的車主不在少數。特斯拉車主邱小姐稱，她原先將自己的特斯拉model 3充電之後停在酒店的停車場，因為沒有關掉駕駛室過熱保護系統和哨兵功能，停了一個下午加晚上，第二天發現車子還停在原地已經消耗了50多公里的里程。邱小姐後來才知道，不少新能源車就算駐車，如果一些功能沒有及時關閉，依舊會不斷運行並且消耗電量。大公報記者 孔雯瓊

車企各自為戰 電池標準不一

記者手記

國慶期間，純電動車充電難集中爆發引發廣泛關注，表面上是充電樁建設不足導致，筆者認為，實際上是由於各方利益博弈，沒有統一標準的電池可以及時更換。因此，在加速建充電樁的同時，從國家層面建立統一的電池標準十分關鍵。

目前內地新能源汽車企業數量眾多，包括比亞迪、蔚來、小鵬、理想、特斯拉、上汽、廣汽等，然而他們的電池型號和標準各不相同，相互之間幾乎沒有通用可能性，為了自身利益，這些車企和眾多電池企業便各

自為戰，最終限制車主在高速服務區更換電池的可能性。而充電即便是快充，也需要至少半小時甚至數小時，既使建再多充電樁也難以滿足巨量需求。

筆者認為，充電電池標準的統一十分重要。蔚來已推出換電站服務，單次換電時間僅需三五分鐘。通過月租形式就可以滿足用戶需求，不用像其他車主爭搶充電樁。截至目前，蔚來在全國大中城市建成300多個換電站，今年年底，深圳換電站數量將達到30個，用戶將可以一路換電池開車到北京和上海等地旅遊。

大公報記者 李昌鴻



◀在海口舉辦的展會上，工作人員向參觀者介紹智能柔性充電機器人。

新華社