

换电新赛道,消费者愿意入局吗?

新能源汽车换电路径模式观察

截至今年上半年,我国新能源汽车保有量已突破1000万辆。换电已成为新能源汽车行业补能方式新赛道。《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》指出,加快充换电基础设施建设,鼓励开展换电模式应用。经过近几年的发展,换电模式实施情况怎么样?记者对此展开调查。



7月下旬,车辆在蔚来汽车上海大宁小城的换电站点换电。(新华社)

选择题:选B还是C?

记者采访发现,当前布局换电模式的企业主要分为三类,第一类是北汽、蔚来、吉利、广汽等整车企业,第二类是宁德时代等动力电池厂商,第三类是中国石化、协鑫能科、奥动新能源等第三方换电运营商。

对于入局换电模式的新玩家来说,首先需要回答的问题是:面向商业用户(to B)还是个人用户(to C)?从换电的使用频次和应用场景来看,不同的企业给出了不同的选择。

对于消费者来说,换电最明显的优势是可以节省补能的时间。如果采用充电模式,即使是快充,一般也需要半小时左右,而换电往往只需要几分钟。

在蔚来汽车上海大宁小城的换电站点,记者看到,下午3点

多,前来换电的用户络绎不绝,每辆车换电只需不到5分钟。车主梅先生说:“现在换电都是无人自动操作,我主要是在市内行驶,用了一年多感觉比较方便。”

此外,采用车电分离的销售模式,也能为个人用户节约一定的购车成本。以蔚来为例,用户如果选择电池租用服务,不购买标准续航电池包,可以少付7万元购车费用,而电池租用服务费是每个月980元。

也有业内人士认为,换电模式更适合商用场景,包括出租车、物流重卡等。北汽旗下蓝谷智慧(北京)能源科技有限公司营销中心总监邓忠远说:“北汽已经在全国投放了近4万辆换电式电动车,主要针对出租车市场,在北京就超过2万

辆。出租车相对私家车而言,补能需求频次更高,如果一天充两次电,就需要牺牲两三个小时运营时间。同时,换电车辆补能成本大约只有燃油车的一半,一般每公里仅需要3角左右的费用。商业用户的高频次使用需求,也更有利于换电站收回投资成本甚至实现盈利。”

吉利汽车联合力帆科技共同出资成立的换电出行品牌睿蓝汽车,则兼顾商业用户和个人用户。睿蓝汽车副总裁蔡建军表示,“我预计,到2025年新销售的电动汽车中,六成成为充电,四成可充可换。我们会在2022年至2024年期间每年最少导入两款可充可换车型,形成多元产品矩阵,满足用户不同需求。”蔡建军说。

讨论题:换电模式好不好?

天眼查的数据显示,截至今年7月中旬,我国拥有换电站上下游相关企业1780余家,超六成相关企业成立于5年之内。

蔚来能源高级副总裁沈斐说:“换电最接近燃油车的快速补能体验,我们已经为用户提供超1000万次换电服务。”

新能源汽车的技术路线丰富多样,增程式汽车、氢燃料电池等技术路线是否值得推广均引发行业内外的讨论,换电模式也不例外。

当前很多新能源车企瞄准

高压快充技术。招商证券的相关报告指出,充电补能体验正无限接近燃油车的加油。有观点认为,随着电池续航能力提升、快充技术的突破以及充电设施的普及,换电的应用场景将面临局限性,换电模式的最大优势“快捷”也将变得没那么明显。

瑞银中国汽车行业研究主管巩昱表示,换电需要企业在换电站建设、人员值守、维护等方面投入很高,作为新能源汽车的一种技术路线,需要市场

的进一步验证。

但一些业内人士认为,换电除了在补能效率上具有优势外,还可以调节电网电力,换电站成为城市分布式储能单元,有利于“双碳”目标的实现。

协鑫能科首席技术官李玉军表示,目前不论是充电还是换电,抑或是氢能源汽车,“现在很难说谁是未来驾驶领域唯一的终极形态,我认为几种模式完全可以互为补充,在不同的应用场景发挥各自的特长”。

解答题:推广换电还要解决哪些问题?

工信部统计数据显示,截至2021年底,我国已累计建成换电站1298座,形成了全球最大充换电网络。

记者了解到,我国对于换电产业的政策扶持力度不断增加,近几年由国家发展改革委、工信部等部门牵头,换电安全国家标准和地方补贴政策相继出台。

记者在采访中发现,无论是重点建设换电站的整车企业,还是尝试布局换电的能源供应企业,都提到了推广换电亟需解决的问题。

——不同企业的电池标准、换电站标准不统一,容易

造成重复建设和使用低效率。多名受访者均认为,该问题对行业发展的阻碍较大,建议由工信部等主管部门或行业协会牵头制定统一标准,可以保留两三种制式,参考电子产品接口。宁德时代旗下的时代电服总经理陈伟峰表示,作为电池供应商,我们已推出适用于各种车型的模块化电池,尝试在电池尺寸和接口等方面实现换电模块的通用化标准化。

——换电站土地资源稀缺,广泛布局有难度。邓忠远表示,工信部在2021年10月就已经明确了北京、南京、武汉、

三亚、合肥等作为换电模式应用试点城市。但是从全国范围来看,一方面,城市可用于建设换电站的土地资源稀缺,土地租赁费用居高不下,核心商圈成本尤其高;另一方面,人们对换电站的属性认知不统一,一些地方在对换电站建设的审批上仍有各种顾虑。

——换电车辆需要对应的保险、金融产品再造。李玉军说:“换电模式下,车电分离,汽车金融产品需要重新界定其价值,车险和电池险也要分开设计。这些产品需要跟上行业变化,以消除消费者的顾虑。”

(据新华社)

一家13口 滞留三亚7天 将花18万?

当事人回应:传言吓人

7日,一则“一家13人滞留三亚高档酒店”消息引发舆论关注,“一家13口滞留三亚7天将花18万?”的话题更是登上社交网站热搜榜。8日,记者联系到新闻当事人时,徐璐(化名)直呼传言吓人。

8月1日确诊首例病例以来,由奥密克戎变异株BA.5.1.3引发的疫情在三亚迅速传播。针对酒店的在住游客,三亚要求酒店提供半价续住服务,即按原入住价格的五折续住。若游客选择不再续住原入住酒店,可自行选择其所在区域其他酒店,在携程官网公布的最低价格基础上半价入住。6日当天涉及三亚的离港航班被大面积取消,有三千余人滞留三亚凤凰国际机场。三亚市启动应急处置方案,将滞留旅客分批安置到了市区的十余家酒店。

“花费18万元,太吓人了!”8日,徐璐在电话里对记者说,其一家13人确是在三亚度假,7月底从成都来三亚,期间一直住在文华东方酒店。原先计划7号回家,因为疫情改签到6号,结果航班取消滞留三亚。

徐璐说,续住的房费,酒店方确实是根据三亚市政府的要求给予了半价优惠,但“每顿饭700元一人的标准”是误解。酒店有不同的餐厅,住客可以选择不同的标准,“不是说我们每天必须每个人都去吃700元一顿的餐”。

徐璐表示,“18万”的舆论出现后,酒店与住客们进行了沟通交流,在房价和餐饮价格方面进行了进一步调整。“三亚的疫情来得很突然,大家都不容易,我们也希望和酒店一起,配合政府的防疫政策,让疫情快快结束,大家一起回到正常的生活”。

三亚文华东方酒店是三亚知名的豪华度假酒店,疫情发生前受到热捧,每晚房费高达数千元。

文华东方酒店市场传媒总监姜豆介绍,“18万”舆论中提及的700元一位的用餐费用,是酒店其中一个餐厅自助餐的费用,涉事的客人只在这个餐厅用过一次餐。

姜豆介绍,疫情发生后,酒店全力配合三亚的防疫政策,在半价续住政策出台时,即按照前一日房价的半价结算。机场滞留旅客疏散到店,也提供服务并安抚这些旅客。

姜豆说,为了照顾续住客人,酒店为原入住的客人升级更高的房型。(中新网)