

汽车充电设施共享时代来临?

► 本报记者 于大勇

近日,国家发展改革委办公厅、国家能源局综合司、工业和信息化部办公厅、交通运输部办公厅四部门联合印发《关于促进大功率充电设施科学规划建设的通知》(以下简称《通知》),明确新能源汽车企业自建的大功率充电设施网络,原则上应无差别开放。

专家表示,《通知》的开放要求有助于整合资源,在一定程度上促使企业重新审视自建网络规模和布局,更加理性地进行充电设施规划建设。然而,要想真正实现充电设施共享还有难题待解。

无差别开放

为引导大功率充电设施有序建设,《通知》明确,发挥政府引导作用,推动要素资源集约化利用,支持具有良好投资能力和运营经验的优质运营商开展场站建设、改造和运营。积极布局公交、物流、中重型货运等专用大功率充电设施。新能源汽车企业自建的大功率充电设施网络,原则上应无差别开放。

“《通知》的发布有望在一定程度上规避重复建设现象。”在鹿客岛科技创始人兼首席执行官卢

克林看来,《通知》要求新能源汽车企业自建的大功率充电设施网络无差别开放,将促进充电设施的共享与整合,避免资源浪费。

近年来,不少车企推出800V高压平台车型,且自建充电网络。中国电动汽车充电基础设施促进联盟此前发布的数据显示,广汽埃安、特斯拉、蔚来、大众开迈斯等企业部署的快充桩均超过1万台。理想汽车宣布,截至2025年6月30日,理想超充桩突破1.5万台,站内均为250千瓦及以上的高功率超充桩。

“各自为战的模式催生出明显的重复建设问题。虽然近年来部分车企同意对外开放充电网络,但这种开放往往带有明显的局限性。”卢克林坦言,要彻底终结重复建设,还需进一步加强行业协调与规划,引导企业合理布局,避免盲目竞争。

“《通知》提出新能源汽车企业自建的大功率充电设施网络原则上应无差别开放,并结合场站条件推广融合商业模式提升充电服务体验,这对于解决多家乘用车主流厂商自建充电网络导致的重复建设问题具有一定的积极影响,但难以彻底终结该现象。”新智派新质生产力会客

厅联合创始发起人袁帅认为,推广融合商业模式也能吸引更多用户,提升充电场站的经济效益,促使企业更理性地规划充电网络建设。

“多家厂商争相推出800V高压平台车型并自建充电网络,背后有着复杂的商业逻辑和市场考量。部分厂商可能希望通过自建充电网络打造品牌差异化优势,提升用户对自身品牌的忠诚度;还有一些厂商可能出于对未来市场布局的战略考虑,认为掌握充电设施资源有助于在市场竞争中占据有利位置。”袁帅表示,仅靠《通知》的规定难以完全打消企业自建充电网络的动机,要彻底终结重复建设现象,还需要从市场竞争规则、行业标准制定等多方面进行综合引导和规范。

“生态共建”已开启

“《通知》的出台,传递出一个非常明确的信号:中国新能源汽车的发展正在从‘量的普及’迈入‘质的夯实’阶段,而大功率充电设施的系统部署,正是这个转型的关键支点。”知名商业顾问霍虹屹坦言,过去几年,新能源汽车快速增长,但充电体验滞后,补能焦虑未解,成为用户购车与用车

的重要阻碍,尤其是在长途出行、高速通勤等场景中,充电慢、排队久、充电设施分布不均等问题,严重制约了电动汽车真正替代传统燃油汽车的进程。

值得关注的是,在《通知》发布前的2024年12月,小米汽车宣布与蔚来、小鹏、理想(合称“蔚小理”)达成充电网络互联互通合作,旗下车型可无缝接入3家车企的超充站、目的地充电桩及部分第三方合作站点。此举被认为是国内车企间大规模共享充电设施的开端。

“通过与其他车企共享充电网络资源,小米汽车可以快速扩大自身的服务范围,提高用户体验,同时降低自建充电桩的成本和风险。”资深人工智能专家郭涛认为,小米选择与“蔚小理”合作主要是基于以下4点原因:首先,共享充电网络可以降低成本并提高效率;其次,合作伙伴之间的技术和资源互补能够促进共同发展;第三,联合起来形成更大的影响力有助于推动行业标准的制定和发展;第四,这种跨界合作也有利于各自品牌形象的提升和市场份额的扩大。

“四方合作昭示着新能源车企在充电领域的深度联动将成

为常态,具体表现如资源整合深化,行业内或将涌现更大规模的充电网络联盟,促进充电基础设施的全面铺设与标准化。”中国投资协会上市公司投资专业委员会副会长支培元表示,这种合作模式有望推动充电接口、通信协议的统一,增进充电桩的通用性和便捷性,利好全行业。

在肯定积极作用的同时,支培元坦言,尽管前景乐观,但新能源车企共享充电设施仍面临若干瓶颈,品牌间利益调和、技术规格一致化面临较大挑战,需要良好的协商机制。

“随着新能源汽车市场的不断发展,充电网络的完善与否将成为影响用户体验的关键因素之一。因此,车企之间的合作将有助于共同推动充电网络的快速发展,满足日益增长的充电需求。然而,新能源车企充电桩共享仍面临一些掣肘因素,如技术标准不统一、利益分配机制不完善等。这些因素可能会阻碍合作的顺利进行。”袁帅表示,未来,随着政策的引导和市场的推动,这些问题有望得到逐步解决。同时,随着技术的不断进步和成本的进一步降低,充电桩共享模式有望实现更广泛的应用和发展。



7月27日,国内首艘深远海绿色智能技术试验船“未来”号顺利抵达江苏省连云港港集装箱码头。图为当日“未来”号深远海绿色智能技术试验船停靠在江苏省连云港港集装箱码头(无人机照片)。

新华社发(王春/摄)

两轮车和无人机将加速“氢”装上阵

科技日报讯(侯树文 记者王春)“后化石能源时代,在核聚变尚未到来之际,氢能是能源转型的关键载体。”近日,“氢能两轮车、无人机与多元储氢协同发展”研讨会举行,上海市科委新能源技术处一级调研员刘文波在会上表示,产业链上下游企业应抓住氢能产业快速发展的机遇,推动燃料电池两轮车、无人机、机器人以及多元储氢技术快速进入应用场景,通过不断地试错和迭代升级降本。

记者了解到,近年来,两轮车和无人机成为氢能利用的火热终端。尤其是在氢能两轮车数量方面,根据工业和信息化部发布的未来产业揭榜挂帅目标,我国到2026年要实现10万辆级氢燃料电池两轮车的应用规模。至2030年,氢能两轮车市场的复合年增长率预计高达84%。

与锂电池电动车相比,氢能源两轮车的优势在于安全环保。记者了解到,安全隐患和续航时间短,是电动两轮车无法规避的痛点。而氢能源两轮车行业目前正在开发制造的固态储氢燃料电池两轮车本征安全,同时续航时间长。

氢能源能够与锂电池一较雌雄的应用场景还有无人机领域。协氢(上海)新能源科技有限公司副总裁雷浩认为,与锂电池相比,氢燃料电池有六大优势——长续航、耐低温、补能快、重量轻、成本低、更环保。氢燃料电池无人机解决了锂电池无人机续航里程短、载重能力低、低温运行差、补能时间长的四大痛点。在全球范围内,重载氢能无人机也出现了新的增长机遇。