

## 电动汽车“充”、“换”电之争 电池企业“忐忑”

电动汽车能源补给方式的“充电”“换电”模式之争一直引发广泛关注。继国家电网确定“换电为主”模式之后，另一大电网运营商南方电网公司年中也宣布其采取“换电为主、充换结合、统一服务、统一配送”的技术路线。

“换电为主，充换结合”的技术路线，鼓励发展电池更换，对电池集中慢充和管理；适当发展整车充电设施，建设适应多种充电方式、开放的电动汽车智能充换电服务网络。

“电池租赁、里程计费”的商业模式，由专业公司购买或租赁电动汽车动力电池，交由客户使用；电池租赁按照使用里程（或使用时间）计费。

“主业投资、委托运营”的投资模式，电网公司作为电动汽车充换电设施和网络管理系统的投资、建设和运营的责任主体，承担业主管理职责，委托专业公司建设、运营，并支付运营费用。

“责任共担、成果共享”的合作方式，探索建立电网、汽车、电池企业等多方参与的机制，共同推动电动汽车发展。

“充电”“换电”模式孰优孰劣目前尚无定论，其中电池标准不统一是“换电”模式的主要障碍之一。国家电网此前在公开其“换电为主、插电为辅、集中充电、统一配送”的电动汽车充换电站商业模式时，曾表示将推动建立全国统一的电动汽车充电设施标准体系。

南方电网此次亦表示，将遵循“统一性”和“开放性”原则，推动电动汽车充换电设施标准、规划的统一，在技术上则支持多种充换电方式，争取汽车、电池企业合作，实现多方共赢；同时电网企业发挥示范和服务的作用，引导社会、企业、消费者等各方理解支持公司推动电动汽车产业的发展方针。

对此，“2011中国智能电网产业发展高峰论坛”承办方北极星电力网表示，“充电”与“换电”之争不仅是意识形态上的非统一，还是“标准”的非统一，且是各方利益诉求的不同。虽然一字之差，但很可能将改变电池企业的产品结构。

在技术标准和检测能力方面，我国现已颁布的电动汽车相关国标和行标有56项，正在研究和制定的有59项，可基本满足电动汽车科研、试验和产业发展的需要。但动力电池、电机、整车和基础设施检测试验评价等均未形成统一意见。

目前，工业和信息化部、能源局正开展15项充电领域国家标准和行业标准的制定，涉及充电接口、通信协议、电能计量、充电设备技术条件、充电站安全等多个方面。

显然，今年“国网”与“南网”似乎找到了少有的“默契”，也可以说找到了共同的利益点。但无论是“充电”还是“换电”主辅之争，都涉及到电池产品，而其利益主体——电池生产企业将成为这一争论“角力”的主角。“充电”与“换电”将直接导致电池生产的产品结构与利益构成及经营模式发生巨大的变化。如何从智能电网中分一杯羹已经超越电池企业对于电动汽车生产企业的依赖，企业的思维方式也应该在变化中找到新的定位。是与能源供应商联手，还是与汽车集成商联手，亦或是与设备集成商联手，需要电池企业具备更加敏锐的嗅觉。

北极星电力网还表示，“充电”与“换电”的分歧也将正式纳入今年“中国智能电网产业发展高峰论坛”，作为重要议题之一。国家能源局与国家电网、南方电网将就这一“争论”再次进行沟通。

原文地址：[http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition\\_news\\_23142.html](http://www.china-nengyuan.com/exhibition/exhibition_news_23142.html)