

## 超充时代，认识超充

2024年被誉为中国超级充电桩（以下简称“超充”）发展的元年。

在国家大力支持基础充电设施建设的同时，各地方政府也在积极推动超充的建设。广州于2022年提出要建设“超充之都”，海南于2023年3月提出打造“超充之岛”，深圳于2023年6月提出建设“超充之城”……

“超充时代”已经来临，那么，什么是超充？超充的适用场景、发展趋势以及局限都有哪些呢？为此，笔者走访深圳驿普乐氏科技有限公司（以下简称“EN+科技”），并与公司高级产品经理张正军先生进行探讨。

所谓“超充”，目前市场上尚未有官方的统一定义。从衡量标准来说，行业内是根据充电功率的大小不同划分，一般对50kW及以下充电功率称为慢充桩，50-150kW为快充桩，150kW以上为超充桩；还有将150-350kW称为一级超充、350kW以上称为二级超充的细化区分。那么，目前EN+科技目前对外销售的产品，已经包括从240kW到480kW的超充产品；480kW的超充，也是近两年行业展会中备受关注的产品，张经理介绍到。

超级充电桩，一般是分体式充电桩，即由一个主机柜搭配多个充电终端组成。如EN+ DC480kW的分体式充电桩，产品是由一个功率主柜配最多12个充电终端，这样的超充产品既可以满足1台车最大480kW快速补电的要求，又可以同时满足多达12台车的40kW功率的补电需求，这样的产品形态决定了其比一般的一体式快充桩有这个更好的应用场景，这也是现在越来越多的新建的场站选择超充分体桩的原因。



图：EN+科技展会期间的480kW分体式充电桩

对于超充产品的发展及市场普及，政策驱动、电池技术发展、用户需求是必然要考虑的三个要素。

首先，政府的扶持政策和服的支持，是超充产品应用推广的重要动力之一。

以深圳为例，深圳一直为全国新能源汽车保有量及充电桩保有量排名全国前列的城市。2023年12月，深圳陆续发布

《深圳市新能源汽车充电设施专项规划》、《深圳市新能源汽车超充设施专项规划（2023—2025年）》等相关政策来推动超充的落地,截至2023年底,已经建成161座超充场站。根据规划,深圳力求在2024年3月底前,建成不少于300座公用超充站;到2025年,将建设300个超充站,实现超充站和加油站数量比达到1:1,初步建成世界一流的“超充之城”。城市发展的决心、政府的政策推动力,直接决定了结果。目前,国内公共充电桩安装量排名靠前区域,包括广东省、浙江省、江苏省、上海市、湖北省和北京市等,其中超充作为直流桩的细分领域,亦有强重叠性。

第二,是电池技术的发展,即有多少车的电池可以接受超充的服务,满足客户充电需求。

EN+科技张经理介绍到,目前国内电动乘用车电池在800V以上车型相对数量还较少,但是已有很多电车主机厂做好了提前的布局,包括推出相应的车型以及布局超充场站,如特斯拉、理想、极氪能源、广汽能源、小鹏、蔚来等。他们已经成为中国充电场站运营阵容中的又一重要阵营。

第三,是用户需求,即有多少用户愿意为“超充”买单。

这也是EN+科技在面对客户咨询时重点提示客户的要素。超充机器本身的高成本+快速充电体验,必然导致其充电费用高于一般快充桩和慢充桩。目前,国内超充的主要用户,客户画像具有高端电车车主(更关注充电体验)、快速充电需求(应急需求)、聚焦经济发达城市(城市整体经济能力较强)等特征。因此,所谓的超充布局,在全市场来看,是与慢充和快充搭配一定比例和适配性,而非单一产品的全面普及。

那么对于超充的落地应用中的受限因素,EN+科技张经理介绍到,电网的容量、投建成本、建站位置以及受众人群这些都是需要谨慎考虑的。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/207711.html>