

## 海南拟调整电动汽车峰谷时段的背后

# 年内11次电力负荷创新高，8次发生在凌晨 车主零点扎堆充电

充电需求短时激增对电力高效配置提出挑战

日前，海南省发改委拟定的《关于调整电动汽车峰谷分时电价政策的通知（征求意见稿）》向社会公开征求意见，在不调整电价的情况下，区分迎峰度夏与非迎峰度夏两个阶段，对迎峰度夏期间的峰平谷时段划分进行了调整。

调整的背后，是日渐增多的电动汽车充电需求与电力资源安全合理配置的矛盾。在持续推广电动汽车应用的背景下，如何做到充电需求与电力供应的动态适配，保障电力安全持续运行，或将成为海南未来一段时间需要持续思考的课题。

□南国都市报记者 王子遥

### “零点高峰”

#### 年内11次电力负荷新高 有8次发生在谷时段

在不少行业人士看来，本次政策调整的核心，是在保障电动汽车车主日常充电的背景下，如何有效地实现削峰填谷，拆解与平滑日渐形成的“零点高峰”。

什么是“零点高峰”？按目前的海南电动汽车每日峰平谷时段划分，8时至16时为平时段，16时至零时为峰时段，零时至次日8时为谷时段，出于充电优惠，不少新能源车车主选择谷时段充电，因此零时也就成了充电高峰期。

海南电网数据显示，在今年海南统调负荷11次创历史新高中，有8次发生在0:00-0:20时段，其主要原因是夏季晚间空调负荷叠加凌晨低谷电价时段电动汽车集中充电，导致全省负荷系统短时激增，形成“零点高峰”现象。

“每晚11点50分前后，许多电动汽车就开进充电站停好车，等待零点插枪充电。”梁女士家住儋州市政府附近的桔子充电站旁，她告诉记者，充电车辆最多时，充电站20余个充电枪都不够用，还有不少车辆在排队等候，与晚间峰时充电站内车辆寥寥无几的景象形成鲜明对比。

在海口世纪大桥下的椰速充电站，情况也是如此。滴滴司机阿武（化名）也经常晚间赶着零点去充“谷时电”，像他这样的滴滴司机不在少数。“峰时电价每度9毛多，平时电价6毛多，谷时电价才3毛左右，对于我们跑滴滴的而言，谷时充电可以节约一些成本。”阿武直言。

### 负荷增大

#### 随着电动汽车保有量增加 “零点高峰”或更加凸显

“零点高峰”的背后，是海南电动汽车总量的快速增长。据12月5日召开的海南省电动汽车推广主题新闻发布

会上公布的数据，截至今年10月底，省内电动汽车保有量27.3万辆。其中，今年3月份以来，全省电动汽车在新增车辆中的占比超过50%。

车辆增加，充电对电力的短时需求激增，会对电网运行造成压力与影响。省工业和信息化厅测算数据显示，随着电动汽车产业的快速发展，预计2024年-2025年全省电动汽车充电负荷将逐年增大，“零点高峰”或将更加凸显。

### “削峰填谷”

#### 部分省份细化峰平谷 调整电动汽车分时电价

实际上，这一情况在国内并不罕见。目前，已有电动汽车大省围绕电力安全运行，启动对电动汽车分时电价的调整。

今年7月底，山东发布通知，居民电动汽车充电由之前的峰段、谷段电价细化为深谷、低谷、高峰和尖峰四个时段，每个时段实行不同的电价标准，以价格杠杆进一步削峰填谷；9月底，吉林省也发布通知，对非居民用电动汽车充换电设施执行支持性电价政策，从时段上施行细化的峰平谷分时电价。

海南的相关研究也在今年下半年初步形成。7月21日，海南省发改委根据海南电力运行负荷曲线，起草了《关于进一步优化电动汽车峰谷分时电价政策的通知（征求意见稿）》，并公开征求意见。对工商业用电类别峰平谷时段作调整，调整后16:00-24:00为峰时段，10:00-16:00、00:00-02:00为平时段，02:00-10:00为谷时段。政策在征求意见期间共收到14条反馈意见，基本为反对意见，认为8:00-10:00大部分车辆都在使用中，作为谷时段形同虚设。

9月13日，海南省发改委再度举行座谈会，对政策调整的背景进行了解释说明，并听取各方意见建议。今年10月底，海南电网公司向海南省发改委建议，区分非迎峰度夏期（10月至次年3月）和迎峰度夏期（4月至9月），在各时段价格保持不变的基础上，非迎峰度夏期不作调整，只对迎峰度夏期峰平谷时段进行调整，调整后16:00-24:00为峰时段，10:00-16:00、00:00-02:00为平时段，02:00-10:00为谷时段，这便形成了本次征集社会意见稿的主要脉络。

## 观点

### 可发展太阳能和风电等 适时增加电力资源配置

北京师范大学政府管理研究院副院长、产业经济研究中心主任宋向清认为，本次针对电动汽车峰谷分时政策的调整动机十分单纯，仅是为了更加科学合理地配置电力资源，引导电动汽车错峰充电、安全用电、合理节电，以达到确保城市电网安全有序高效运转的目的。在他看来，本次调整将有利于引导电动汽车乃至运输行业企业，根据实际需要择时用电，保证电力安全稳定供给，满足不同行业、不同时段、不同规模用电需求。

“将迎峰度夏期（4月至9月）原本的0时-2时谷时段调整为平时段，目的是优化电动汽车充电时段，避免夏季高温用电与新能源车充电用电相叠加对电网造成压力。从广大车主的角度，此举可能会对车主们的工作和生活习惯产生一定影响，但车主应理性对待政策调整，合理安排充电时间。对于政府而言，所有政策的出台都应经过

调研论证，要尽可能保持政策制定程序的严谨性、政策设计的科学性与政策实施的连续性，在涉及群众切身利益或便利性方面，非必要不调整，杜绝政策的随意性，以期稳定社会居民情绪。”宋向清说。

“随着海南电动汽车保有量提升，充电对电网带来的挑战在未来一段时间还将存在。解决电网负荷压力的关键举措，是海南根据实际需要，适时增加电力资源配置。”宋向清认为，海南可以从两方面出发，一方面是持续引入省外电力资源，二是积极发展核电、水电、太阳能和风电等新能源产业。“政策性调整用电的峰平谷时段属于‘小修小补’，真正缓解电力配置不足问题，还需要加大对能源产业的支持与推进，努力形成与日渐增长的电动汽车保有量相匹配的电力生产与运行环境，更高效地实现资源的生产与合理配置。”

### 可发展有序充电、换电技术 优化充电高峰的压力

海南省电动汽车行业协会会长冷辉也认为，在海南电动汽车保有量不断增加的情况下，电网运行的安全性也应愈发得到重视，政府需要通过政策调节充电需求与电力供应的动态适配；而车主们需要理解政府调整政策背后的多方考量。而从技术层面，政府与相关部门还可以从技术领域来优化充电高峰的压力，如有序充电、换电技术等。

据了解，2020年出台的《电动汽车产业发展规划（2021—2035年）》中提出，要积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的居民区充电服务模式；今年7月底，国家发改委、商务部等部门印发的《关于促进汽车消费的若干措施》中进一步明确，引导用户广泛参与智能有序充电和车网互动，鼓励开展电动汽车与电网互动应用试点示范工作。业界普遍认为，此举或成为缓解充电对电网负荷压力的重要手段之一。

