

自动换电最快仅需5分钟

换电市场“酣战”：电池巨头入局 车企加速扩张

本报记者 盛兰 张家振 合肥 上海报道

周铭(化名)驾驶蔚来ES8驶入换电站内指定位置,仅耗时不足5分钟就自动完成了换电操作。这是《中国经营报》记者日前在位于合肥市蜀山区亚夏汽车城内的蔚来汽车换电站看到的一幕。

在破解电动汽车里程焦虑和补能焦虑的面前,换电模式正被寄

换电模式缓解补能焦虑

换电将成为推动新能源汽车全场景普及的必然形式,有望破解电动汽车的里程焦虑和补能焦虑。

在蔚来汽车换电站等候充电的间隙,周铭向记者透露,他在大约3年前花费50余万元购买了一辆蔚来ES8,并享有终生免费的换电权益。“这几年间,在车辆补能方面几乎没有花费额外的费用。起初在使用换电模式时,会担心更换电池后无法保证电池的寿命和性能,但事实上并没有这方面的顾虑。”

李峰(化名)是在亚夏汽车城负责蔚来汽车换电站日常运营的工作

争夺换电标准话语权

蔚来汽车的BaaS体系则被外界认为是其争取换电标准制定主导权的关键所在。

“充换电是移动新能源革命的最大商机。”2021年3月,协鑫能源科技股份有限公司(以下简称“协鑫能科”,002015.SZ)发布了电动汽车换电业务发展规划。公司的目标为2022年完成500座换电站建设,力争达到800座,到2025年完成5000座~6000座的换电站建设,运营的换电站将服务超过50万辆电动汽车。

对于选择布局换电业务的原因,协鑫能科方面指出,中国作为全球最大的电动汽车市场,到2040年电动汽车保有量将超过2.3亿辆,年耗电量超过7500亿kWh。“换电业务目标领域包括以出租车、网约车为代表的乘用车,重点布局长三角、大湾区、京津冀、成渝等区域。”

与此同时,国内电池巨头企业宁德时代新能源科技股份有限公司(以下简称“宁德时代”,300750.SZ)也在2022年1月发布了换电服务品牌EVOGO,并提供标准电池

予厚望。2022年1月底,国家发展改革委等十部门联合发布的《关于进一步提升充换电基础设施服务保障能力的实施意见》指出,要加强换电模式推广应用,围绕矿场、港口、城市转运等场景,支持建设布局专用换电站。

而在此前的2021年10月底,工信部印发《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》,决

人员之一。他告诉记者,这座换电站在2021年下半年建成,目前每天可以服务100余次,24小时运营,储存的电池包数量为13个。“换电站操作简单,日常运营只需要一个人就可以了,在白天和晚上分别会有一个人值班。”

据了解,电动汽车的补能方式主要有两种,即充电和换电,充电模式又以快充和慢充为主,而换电模式则是给电动汽车换装充满电的电

块组合换电服务。公司计划先期在国内10个城市建设换电站网络,首款合作的车型为一汽奔腾NAT换电版。

事实上,在电动车换电领域,除了协鑫能科在内的第三方运营商以及宁德时代在内的电池供应商,最主要的话语权争夺者则是整车企业。

例如,根据吉利汽车控股有限公司(以下简称“吉利汽车”,00175.HK)2022年1月24日发布的公告,公司和力帆科技(集团)股份有限公司(601777.SH)成立的合资公司重庆睿蓝汽车科技有限公司(以下简称“睿蓝汽车”)已经完成工商注册登记手续,未来将以“睿蓝汽车”作为全新的换电出行品牌进入换电市场。

近日,睿蓝汽车相关负责人也向记者透露:“吉利的换电业务将由睿蓝汽车负责。”

相关数据显示,截至目前,吉

定启动新能源汽车换电模式应用试点工作,预期推广换电车辆10万辆以上,换电站1000座以上。

另据方正证券预计,2025年我国换电乘用车销量将超280万辆,换电商用车销量将超50万辆;配套换电站需求约28000座,对应765亿元市场规模;配套电池对应388亿元市场规模,对应电力收入2168亿元。

事实上,除了蔚来汽车,上汽

池组,换电所需时间仅为几分钟。有车主向记者反映,今年春节期间,在高速公路服务区经常会遇到电动汽车排队数小时才能充电的情况。

中信证券研报分析认为,以充电桩为主的补能形式依然存在效率过低,对土地、电网要求过高等问题,而换电则将成为推动新能源汽车全场景普及的必然形式,有望破解电动汽车的里程焦虑和补能焦虑。

“如果有换电模式肯定会使用,

利科技集团已经在全国签约了超过1000座换电站,预计到2025年将达到在全球运营5000座智能换电站的目标。值得注意的是,吉利还推出了面向换电联盟的开放性专属架构——GBRC换电平台。

据了解,吉利GBRC换电平台在技术层面采用了专属换电架构,可以适应2700mm~3100mm轴距的车型进行换电,基本上涵盖了从A级到D级的绝大多数车型。有分析人士指出,这意味着一旦采用吉利的GBRC换电平台进行造车,车企将不需要研发新的平台,极有可能改变目前车企各自为政的状态。

蔚来汽车则是国内电动汽车换电模式最早的推广者,并正快速扩张换电网络。蔚来汽车相关负责人向记者透露,截至2022年1月底,蔚来汽车运营的换电站数量已经超过800座。

而蔚来汽车的BaaS体系则被外界认为是其争取换电标准制定

荣威等车企也已推出换电版车型。不过,蔚来汽车主要面向C端消费者,其余车企则主要向出租车运营公司提供服务。北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔向记者指出:“目前,针对C端私家车领域的换电站还面临着盈利难问题,主要能起到为消费者提供更好的使用体验,提高销售量的作用。”

很希望特斯拉也可以提供换电模式。”今年2月初,吴越(化名)驾驶长续版特斯拉Model Y从台州出发,途经霞浦到达宁波,加上返程距离,其自驾游的路线长度达到了1800公里。

对于途中的充电体验,吴越告诉记者:“路途中两次遇到了充电桩损坏的情况,充电效率也普遍较低,充电桩功率大约在50kW左右,排队等候的时间最长达20分钟左右。”

主导权的关键所在。此前,蔚来汽车联合创始人兼董事长李斌便表示:“不同公司都可以参与使用BaaS体系”,但合作前提是其他车企必须采用和蔚来汽车同样的电池包规格和标准。

对此,张翔向记者指出,这意味着其他车企一旦接受了蔚来汽车的BaaS体系,除了电池包规格和标准要符合其要求外,利益分配也将由蔚来汽车主导。“这对于其他车企而言,是难以接受的。”

中国电动汽车充电基础设施促进联盟技术和认证部主任刘锴向记者指出,受限于跨品牌、多车型、换电平台和装置技术、换电电池包通信协议、电连接器技术等通用性,一座换电站只能服务于单一车辆品牌甚至单一车型,从而导致日益增加的建站需求和土地、电力资源有限的矛盾进一步凸显。“如果要大规模推广换电模式,共享换电设施将是必然趋势。”

盈亏平衡问题有待解决

除了前期换电站的基础设施建设费用,后期电池损耗也将带来不小的成本支出。

除了标准之争之外,换电模式面临的主要问题还包括投资成本过高以及盈利难的问题。

协鑫能科方面向记者指出:“初期投资高主要体现在以下几点:一是电池成本高,高昂的电池成本,催生出‘电池资产银行’这一换电产业链的特有环节,武汉蔚能等已成立电池资产管理公司,协鑫能科也在积极推进,计划组建电池资产管理公司;二是换电设备成本较高,为此公司通过自主研发、委托生产降低设备成本;三是运营费用高,公司正在开发的无人值守技术将大大降低运营的人工成本。”

据了解,为了推进移动能源业务发展,协鑫能科在2021年6月公布了50亿元定增计划,拟将募集资金中的33亿元用于新能源汽车换电站建设项目。而由协鑫能科全资持股的苏州盟能能源科技有限公司则为其从事换电业务的下属公司,在广西、广东和河北等地的换电站项目已取得备案,多个项目公开的投资金额介于1000万元到3000万元之间。

对于盈利前景的疑问,协鑫

能科相关负责人则向记者坦言:“在有里程保障的情况下,换电模式实现盈利是有保障的。目前,公司在营运车辆和纯电动卡车等部分营运场景中已实现盈利。”

事实上,除了前期换电站的基础设施建设费用,后期电池损耗也将带来不小的成本支出。蔚来汽车与宁德时代等共同成立电池资产管理公司——武汉蔚能电池资产有限公司负责持有电池资产,并向用户提供租赁电池服务。该公司总经理陆荣华曾表示,收入为用户付出的电池租赁费,成本则是电池资产的折旧费。

而为了解决电池损耗问题,蔚来汽车则推出了BaaS方案,该方案允许用户以降价后的价格购买不带电池的电池,再租用电池。以75kW电池包为例,月租金为980元。

业内分析人士指出,在蔚来汽车现行BaaS方案的定价体系中,用户前6年支付的租金会覆盖掉最初降价的部分,接下来用户付出的每一笔钱都可用于冲抵电池损耗成本。

本报实习记者于典对此亦有贡献



在位于安徽省合肥市的蔚来汽车换电站内,车辆自动更换电池全程仅需不足5分钟。 盛兰/摄影

蔚来零跑哪吒领衔出征

造车新势力组队“赶考”境外资本市场

本报记者 盛兰 张家振 上海报道

在寻求科创板上市受阻后,国内多家造车新势力开始选择“改道”香港交易所(以下简称“港交所”)等境外资本市场寻求上市。

近日,已登陆美国纽交所的蔚来汽车(NYSE:NIO)传出在港股上市计划受阻后或将赴新加坡寻求二次上市。此外,零跑汽车和哪吒汽车也被曝出境外上市计划有了新进展。零跑汽车已经向中国证券监督管理委员会(以下简称“证监会”)正式提交了境外上市的申请材料;哪吒汽车则被指计划在港股上市前进行5亿美元的新一轮融资。

不过,《中国经营报》记者在向上述三家公司确认相关信息时,对方分别给出了“不予回应”“以公开披露信息为准”“并没有得到消息”的答复。

而除上述三家造车新势力外,威马汽车和华人运通控股有限公司(以下简称“华人运通”)等车企也在近期被曝出将选择港股IPO。“打通资本市场并扩大品牌效应,这两点是吸引国内车企纷纷谋求上市的主要原因。”国内某造车新势力负责上市业务的高层管理人员李如(化名)告诉记者。

对于目前造车新势力境外上市地点的选择,北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔向记者表示:“第一优选的仍是美国,不过美股市场如今已经饱和。因此,当前车企寻求上市时,主要还是寄希望于港股和新加坡等境外资本市场,或者境内的科创板。”

蔚来或“改道”新交所

近日有消息称,蔚来汽车计划于2022年在新加坡寻求二次上市,而这笔交易可能筹资约19亿美元。与此同时,该报道还援引相关知情人士提供的信息指出,此次蔚来汽车之所以考虑在新加坡二次上市,是由于公司在香港的上市计划一直悬而未决。

对于上述消息,蔚来汽车相关负责人向记者表示:“对于市场传言,公司不予回应。”不过,蔚来汽车联合创始人、总裁秦力洪曾就上

零跑冲刺境外上市

无独有偶,备受关注的零跑汽车上市计划也有了最新进展。

记者在证监会官网查询了解到,证监会近日已经受理了零跑汽车《境外首次公开发行股份(包括普通股、优先股等各类股票及股票的派生形式)》申报材料。不过,记者并未查询到零跑汽车选择上市的具体资本市场。

对于公司上市的进度问题,

港股成融资优先选项

作为国内造车新势力第一梯队成员,蔚来汽车、小鹏汽车和理想汽车“造车三剑客”均已在美股上市。

与此同时,自2021年以来,部分试图在科创板上市的车企受阻,最终撤回或暂缓了IPO计划。在此背景下,诸多车企开始选择转向港交所寻求上市。2021年,小鹏汽车和理想汽车已先后在港交所挂牌上市,实现了美股和港股双重上市。

述消息回应称:“我们会尽最大的努力,推进保障投资者利益和公司长远发展的资本市场方案。”

“若蔚来汽车选择赴新加坡上市的信息属实,那么可以推定公司寻求港股上市面临着很大困难。”招银国际分析师白毅阳告诉记者,在新加坡上市的优势并不多,由于新加坡证券交易所(以下简称“新交所”)缺乏互联互通机制,因此中国投资者的参与度没有港交所高,与此同时,新交所投

或2022年初在科创板实现上市,并且IPO前还将进行一轮融资。”

就证监会目前披露的信息来看,零跑汽车已经将主要精力转向寻求境外上市。值得注意的是,零跑汽车正在加速调整公司的治理架构。2021年12月,零跑汽车母公司浙江大华技术股份有限公司(以下简称“大华股份”,002236.SZ)发布公告称,朱江明因

融资10亿美元。同年10月份,哪吒汽车宣布完成了D1轮40亿元人民币的融资。

在白毅阳看来,2021年,威马汽车等在科创板上市受挫后,造车新势力开始寻求其他上市途径以打开融资渠道。“而赴港上市可以满足沪港通和深港通的接入条件,便于A股投资者借助港股投资公司的股票,从而打开国内资本对接的渠道。”

白毅阳向记者指出,造车新

势力选择港股上市,主要是该市场的投资人结构比较好,同时有互联互通机制,投资者也比较熟悉中国本土的公司。在估值方面,港股投资者对未盈利公司非常友善。同时,香港资本市场的金融工具也比较多,可以帮助投资者通过各种渠道来获得市场收益。

而对于当前国内造车新势力纷纷渴求上市的原因,李如向记者指出:“主要是为了打通资本市

场,目前公司融资的主要手段是寻找直接投资人,若上市成功,公司可以通过发债、增资等方式进行直接融资。”

除此之外,李如表示,汽车属于大宗消费品,车企成功上市对于品牌而言具有非常大的宣传作用。“同时,在境外资本市场上市也对企业的运营能力、毛利率水平等提出了更高的要求,发展需要更规范,对未来也要有更清晰的规划。”