

2025年市场规模或超2000亿元

电动汽车补能前景广阔 充电桩企业抢夺市场“蛋糕”

本报记者 夏治斌 张家振 上海报道

在“新四化”(电动化、网联化、智能化、共享化)行业浪潮下,国内新能源汽车发展迅猛,与之相关的充电桩产业也进入了快速发展期。

3月22日,国家发改委和国家能源局发布的《“十四五”现代能源体系规划》提出,优化充电基础设施布局,全面推动车桩协同发展,推进电动汽车与智能电网间的能量和信息双向互动,开展光、储、充、换相结合的新型充换电站试点示范。

根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟(以下简称“充电联盟”)日前发布的统计数据,截至今年2月底,全国充电基础设施累计数量为286.4万台,同比增加62.9%。其中,今年1~2月,充电基础设施增量为24.7万台,公共充电基础设施增量同比上涨120.8%,随车配建充电设施同比上升282.1%。

“中国经营报”记者注意到,在行业发展向好和政策利好驱动下,入局充电桩业务的企业也越来越多,特来电新能源股份有限公司(以下简称“特来电”)、万帮星星充电科技有限公司(以下简称“星星充电”)、江苏云快充新能源科技有限公司(以下简称“云快充”)等企业知名度较高。

不过,目前在新能源汽车充电领域还存在排队时间长、充电桩布局不合理、油车占位电动桩等问题,入局充电桩业务的企业也还面临着盈利难的局面。对于“一桩难求”的原因,真锂研究创始人兼总裁墨柯告诉记者,2021年,国内新能源汽车销量增长很快,由2020年的130万辆快速发展到350万辆,这就导致充电基础设施紧张,也是造成“一桩难求”的主要原因。“其他原因还包括充电桩分布不太合理,用户集中的地方充电桩少等。”

市场前景广阔

截至2021年底,全国新能源汽车保有量784万辆,充电桩保有量为261.7万台,车桩比为3:1。

充电联盟数据显示,截至今年2月,联盟内成员单位总计上报公共类充电桩121.3万台,其中直流充电桩49.6万台、交流充电桩71.7万台、交直流一体充电桩589台。从2021年3月到2022年2月,月均新增公共类充电桩约3.1万台。

不过,我国新能源汽车和充电桩的“车桩比”距离“1:1”尚有较大差距。公开数据显示,截至2021年底,全国新能源汽车保有量784万辆,充电桩保有量为261.7万台,车桩比为3:1。这也意味着,国内充电桩市场仍存在较大的缺口。

“预计到2022年,新能源汽车保

有量将达1221万辆,充电桩保有量将达506万台,到2025年新能源汽车保有量将增加至3224万辆,充电桩保有量将增加至1466万台。”东莞证券研报指出,“2021—2025年,新增充电桩数量年均复合增长率将达44%。我们估算,2022—2025年充电桩市场规模分别达1241亿元、1347亿元、1482亿元、2045亿元。”

在市场前景广阔的大背景下,充电桩企业也发展迅速。相关数据显示,截至今年2月,全国充电运营企业所运营充电桩数量超过1万台的共有14家,星星充电、特来电、国家电网、云快充和南方电网分别以

多重难题待解

充电桩企业面临盈利难的根本原因在于充电桩的利用率低。

“部分存量小区固定车位建桩改造难;城市公共充电站冷热不均;充电平台数量多且启停及多渠道支付尚未全面覆盖;部分充电桩运维不及时,节假日高速公路充电难;市场上慢充桩和快充桩不能通用等问题。”奇瑞汽车股份有限公司党委书记、董事长尹同跃如是表示。

在北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔看来,部分电动车用户面临充电难问题。一方面是因为新能源汽车和充电桩的“车桩比”还没达到理论上的“1:1”状态;另一方面,充电桩布局不均匀,现在充电桩大多布局在一二线城市,广大的中部和西部地区充电桩数量还很少。

在市,广大的中部和西部地区充电桩数量还很少。

在充电桩运维方面,记者走访上海市普陀区某小区的特斯拉充电站发现,大部分充电桩存在被燃油车占用问题。对于投资者对于充电桩被燃油车占用、是否会开发具有扫描开锁功能的地锁问题,特锐德相关负责人回复称:“公司目前也在积极解决燃油车占位的情况,根据场站的实际情况通过不同的方式解决,如设立专属场地车位、道闸、地锁以及人工值守等。”

除在运维方面存在难题外,困扰充电桩企业的还有盈利难问题。

27.0万台、26.4万台、19.6万台、15.6万台和4.1万台的运营量位居前五。而上述14家运营商运营充电桩数量占总量的92.2%,剩余运营商占总量的7.8%。

在充电桩数量不断增长的同时,相关运营企业也频频获得资本青睐。2021年5月,星星充电宣布获得高瓴创投、IDG、北京泰康投资、禹达投资、宝龙与远洋地产等跟投,成为亚洲数字能源领域头部“独角兽”。

2021年11月,云快充宣布完成由OPPO投资的B3轮融资。而在

此轮融资之前,云快充已经完成多轮融资,投资方包括蔚来资本、财信基金和宁德时代等。

值得一提的是,充电桩企业也正在积极谋求登陆资本市场。日前,青岛特锐德电气股份有限公司(以下简称“特锐德”,300001.SZ)发布公告称,拟将控股子公司特来电分拆至科创板上市。

对此,墨柯表示:“充电设施建设和网络布局是一个很花钱的事,尤其是目前行业处在刚开始发展的阶段,必须要有资本助力才行。充电桩企业不断融资直到最后上市,也是解决资金问题的主要方式。”

到充电桩企业的盈利。”墨柯说道。

“充电桩行业的商业模式也在转型,在早期运营建桩时会有政府的高额补贴,即便是在建成后没有车充电,运营商通过拿补贴也能赚到钱,但随着补贴逐年退坡,运营商已很难再通过补贴获利。”张翔则告诉记者,充电桩企业面临盈利难的根本原因在于充电桩的利用率低。

不过,对于充电桩运营等相关问题,记者致电特来电董事长于德翔,其表示“目前公司处于静默期,暂不方便接受采访”。此外,截至发稿时,星星充电方面也未作出回复。



位于上海市普陀区某小区的特斯拉充电站,充电桩大多被燃油车占据。夏治斌/摄影

政策助力突围

2022年,促进基建投资的政策有望持续推进。

事实上,充电桩行业面临的难题也已引起业内人士高度重视。

对于新能源汽车充电不便的难题,尹同跃建议,工信部和国家发改委等部委加强顶层设计,推动解决充电基础设施建设、运维中存在的问题,助力电动汽车行业高质量发展。“建议工信部研究完善新能源汽车和储能绿色电力转换、交易和调度机制,同时探索单位和园区内部充电设施开展‘光储充放’一体化试点应用。”

东莞证券研报指出,2022年,促进基建投资的政策有望持续推进。新能源汽车充电桩、换电站的投资建设属于“新基建”系列,有望成为2022年基建促增长的重点领域之一。

实际上,各地也纷纷出台相关政策,促进充电基础设施规划建设。以江苏省无锡市为例,截至2021年底,该市共建有公共及专用充电站605座、充电桩6388个、私人自用充电桩22801个、换电站11座,初步形成了覆盖全市的充换电网络。

而江苏省无锡市工信局日前印发的《无锡市“十四五”新能源汽车充换电设施规划》也提出,2022年无锡市充电桩建设目

标是新增私人充电桩不少于1.8万个,新增公共充电桩不少于2050个,新增专用充电桩不少于300个,计划新增换电站15个,从政策层面为快速发展的新能源车市场“充电续航”。

2月24日,上海市人民政府办公厅印发《关于本市进一步推动充换电基础设施建设的实施意见》则提出,进一步推动本市充换电基础设施建设,满足市民日益增长的充电需求,要形成适度超前的城市充电网络,到2025年,满足125万辆以上电动汽车的充电需求,全市车桩比不高于2:1。

此外,安徽省合肥市也在抓紧布局建设充电桩,并为此成立了合肥市电动汽车充电设施投资运营有限公司,专门负责合肥市公共充电桩的建设和运维。数据显示,截至2021年11月,合肥市已累计建成各类充电桩5.5万个,其中公共充电桩1.36万个。

“新能源汽车充电服务前景广阔,但是要解决的痛点问题也还有很多,需要政府相关主管部门、企业和社会资本等群策群力,共同推进解决如何在用地紧张的城区降低建桩成本,如何缩短充电时间等问题。”墨柯表示。

融资、扩产、参投股动作不断

新能源汽车动力电池赛道进入“高能时刻”

本报记者 于典 张家振 上海报道

随着新能源汽车销售愈发火热,新能源汽车动力电池的需求量和市场热度也在不断攀升。

近日,中创新航科技股份有限公司(以下简称“中创新航”)正式提交赴港上市申请。据了解,中创新航将筹集高达15亿美元资金,有望成为2022年至今港股市场最大规模IPO之一。

招股书显示,中创新航赴港上市所募集资金将用于新建和扩建多个动力电池和储能系统的产业基地项目、先进技术研发、营运资金及一般公司用途。

与此同时,蜂巢能源和国轩高科等一批头部电池企业也在积极筹备登陆资本市场事宜。中信证券此前已披露与蜂巢能源签署了上市辅导协议。对于IPO进展,蜂巢能源相关负责人向《中国经营报》记者表示:“目前,我们正在按照程序正常推进。”国轩高科也在近日发布公告称,公司正筹划境外发行全球存托凭证(GDR),并计划在瑞士证券交易所上市。

对于动力电池赛道持续升温的原因,伊维经济研究院研究部总经理吴辉表示:“一方面,相关公司对未来动力电池的需求量有着非常乐观的估计;另一方面,主机厂也发布了庞大的新能源汽车规划,现有电池产能无法满足需求,电池企业急需募资扩产。同时,动力电池在储能市场也有较好的发展潜力。”

产业链扩张紧锣密鼓

今年以来,动力电池产业链的增资扩产步伐还在持续加速。

近日,欣旺达(300207.SZ)发布公告称,公司子公司欣旺达动力电池有限公司与四川省什邡市政府签署项目投资协议书。该项目投资主要用于新建动力电池及储能电池电芯、模组、PACK、电池系统等生产基地,项目计划总投资80亿元,计划建设20GWh动力电池及储能电池生产基地。

资本市场热情高涨

近年来,资本市场对动力电池赛道也高度重视,多家国资公司和知名投资机构出现在投资人名单中。

以中创新航为例,截至目前公司共进行了三轮融资。最新一轮股权融资由国投创合领投,融资金额达到120亿元,投后估值超过600亿元。而在此前两轮融资的投资方名单中,不乏金坛投资、厦门创投和杉杉中国等公司的身影。

而蜂巢能源的发展同样迅猛。

加大技术研发投入

随着装机量和产能的持续提升,动力电池市场的集中度也在升高。市场人士分析认为,如何将先发和规模优势转化为技术和品牌优势,是头部电池企业的当务之急。

全球咨询公司Frost&Sullivan表示,2021年至2026年期间,中国新能源汽车市场预计将以23.6%的复合年增长率快速增长。而作为新能源汽车的核心部件,中国的动力电池市场预计同期将以37.6%的复合年增长率快速增长。此外,按

蜂巢能源方面也表示,目前公司各个基地正在加快推动建设。2月16日,公司上饶基地二期20GWh动力电池项目在江西省上饶市经开区正式开工建设,金坛四期、盐城和遂宁等地的项目也在积极推进。

随着各基地建成投产,产能将进一步释放。蜂巢能源上述负责人告诉记者:“今年我们将进一步夯实在产业链上的布局,预计将推出产业合作伙伴招募活动,联合旗

资料显示,公司在2020年、2021年分别进行了Pre-A轮、A轮、B轮和B+轮融资,融资金额分别为10亿元、35亿元、102.8亿元和161.5亿元,累计融资金额209.3亿元。投资人包括四川能投、国投招商、国家科技引导基金和上海国盛等。目前,蜂巢能源投后估值已达到460亿元。

对于公司在资本市场获得广泛认可的原因,蜂巢能源负责人向记者表示:“首先,公司在产品技术

动力电池装机量计算,中国也是全球最大的动力电池市场。

与此同时,头部电池企业也纷纷加大了在研发方面的投入。中创新航招股书显示,公司于2019年—2021年的研发开支分别为1.36亿元、2.02亿元和2.85亿元。蜂巢能源则采用全球化布局,在国内的保定、常州、无锡、马鞍山、上海和深圳等城市以及韩国、印度、德国和日本等地规划建设有十大研发中心。

乘联会秘书长崔东树认为:“电

下蜂巢资本和章鱼博士智能技术(上海)有限公司向全球招募优秀的产业合作伙伴,加速在智能领域的全球布局。”

为满足动力电池快速增长的市场需求,上游锂电池材料企业也在加码扩产。日前,铜陵市华创新材料有限公司(以下简称“华创新材”)全资子公司江西华创新材有限公司年产10万吨超薄锂电铜箔项目在江西省南昌经开区开工建设。据了解,华创新材与华友钴业(603799.SH)均为华友控股集团旗下公司。

截至今年3月初,国内已有5家上市公司抛出再融资预案,拟投向锂电相关项目,预计募资总额超过20亿元。据记者不完全统计,今年以来,动力电池产业链相关公司持续推进新项目开工建设进度,总投资已超千亿元。

值得一提的是,从动力电池上下游企业的动向来看,打通产业

不断推陈出新,研发推出了世界首款无钴材料电池。其次,我们重视自主研发实力的提升,在研发上的投入和取得的成绩让资本市场看好公司未来前景。”

据介绍,随着产品量产,蜂巢能源装机量已多次进入行业前十,2021年全年装机量跃居国内第六;在海外,蜂巢能源已与欧洲某大型车企签订了价值160亿元的采购合同。

业内人士分析认为,动力电池企

池的技术线路很重要,如果技术方向正确,其发展的势头就很顺利,政策也会使其受益。而各车型的电池线路的企业差异较大,三元锂和磷酸铁锂的线路各有强势厂家。”

在吴辉看来,目前,动力电池技术其实依然无法满足新能源汽车的需求,在技术方面还有很大的提升空间。相关企业将大量资金用于技术研发,对于整个行业而言都有益处。

业加速扩产步伐,主要是基于市场需求的支撑,新能源汽车市场崛起,市场对动力电池的需求也与日俱增。

“巨大的市场空间与增长潜力,以及动力电池作为电动车核心的产业地位,刺激了汽车动力电池赛道的爆发。”东吴证券研报也指出,2022年全球电动车新车型密集推出,预计销量有望突破1000万辆大关,同比仍保持67%的增长率。“其中,国内电动车销量我们预计将超600万辆。储能开

核心方向可以概括为高能量密度、安全性、低成本和较长的循环寿命这四个方面。无论是哪种路线的电池,在这四个指标上表现越好,也才能走得更远。”吴辉进一步向记者表示。

据了解,2021年12月,蜂巢能源正式发布了全域短刀化的产品创新战略,将重点布局电动全域短刀化,涵盖从L300-L600的全尺寸短刀电池产品,覆盖从乘用车到储能、商用车、工程机械、非高速电车等全

使用场景以及从无钴、三元到磷酸铁锂全域化学体系,并拥有高适配性、高安全性和长寿命的优势。

对于近期动力电池行业的投资热潮和未来发展方向,有资深业内人士向记者表示:“目前,动力电池行业面临的挑战不是国内自主品牌之间的竞争,而是应该共同瞄准国际市场并谋求更好的地位和更强的竞争力。国内自主品牌应该加强合作,抱团联合做好技术创新和产业链布局。”