

充电桩调查之二

越亏越建?充电桩“大冒险”

充电桩江湖风起云涌,尽管有不少企业表示长期亏损,但入局和扩张者仍然络绎不绝。仅在11月,就有国家电网公司宣布智慧车联网平台成功接入103万个充电桩,特斯拉计划首次在国内建设充电桩新工厂,国内充电桩龙头企业特来电新能源股份有限公司表示正在筹备上市,小桔充电公布与金固股份合作建设和运营新能源汽车充电站。

我国电动汽车充电产业现状



根据工商登记数据,我国今年已新增超过2.3万家充电桩相关企业,较去年同期相比增长16.94%。充电桩企业正迎来新一波发展机遇,据测算,未来十年充电桩市场的总投资额将接近万亿元。

这与频繁出台的利好政策息息相关。除了新基建背景,11月2日,国务院办公厅公布了《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》,对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持,给予新能源汽车停车、充电等优惠政策。

产业狂飙 企业淘沙

“虽然充电设施发展迅猛,但车主找桩难、政策支持力度弱、充电桩企业盈利难等问题一直伴随着我国电动汽车充电产业的发展。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟秘书长许艳华曾表示。这也是目前充电桩行业发展的核心问题。

2014年5月,国家电网宣布全面开放慢充、快充等各类电动汽车充电设施市场;11月《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》出台,首次将新能源汽车购置环节与充电设施补贴挂钩。一时间,国内民营企业纷纷涌入。

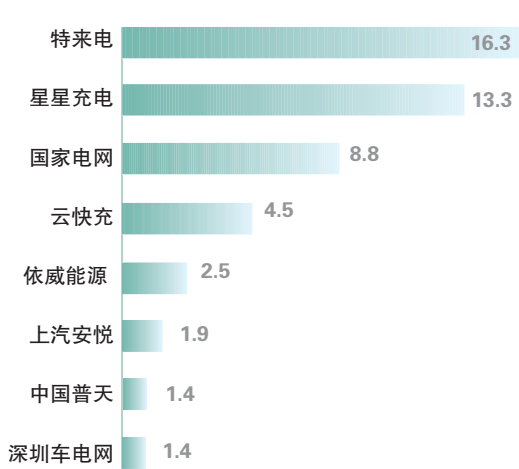
但产业狂飙突进也意味着企业竞争的残酷性有增无减。据业内粗略估计,2016-2018年间,超10家充电企业退出市场。例如,容一电动因研发投入过多持续亏损无法经营;曾被业内称作充电桩第一股的富电绿能在新三板退市;至2019年底,50%的充电桩企业选择退出,市场份额逐渐向头部充电桩企业集中。

“充换电行业普遍存在项目投入大、落地难、回收周期长等问题,而设施平均利用率低、市场竞争激烈,各平台尚未实现完全互联互通,运营商缺乏流量变现手段等因素,行业整体盈利比较困难。”国网电动汽车公司相关负责人告诉北京商报记者,尤其是疫情期间,各充换电运营商充电电量、服务费收入显著降低,在盈利方式单一、缺乏其他增值服务收入的情况下,加剧了行业盈利难度。

不论是作为充电头部企业的特来电、星星充电还是普天新能源,在摸索充电行业的初期,亏损是常态。特来电所属的青岛特锐德电气股份有限公司(以下简称“特锐德”)董事长于德翔曾公开表示,公司充电网业务在截至2017年末的两年间累计亏损约达5亿元。星星充电董事长邵丹薇也表示,星星充电耗资近20亿元摸索出建桩门道。此前,也有企业告诉北京商报记者,由于电价倒挂,每充1度电都会有不少亏损。

充电桩企业运营情况(万个)

截至今年7月,全国充电运营企业所运营充电桩数量超过1万个的有8家,累计占到市场份额近89%



破局之路

1 精准建桩

面临亏损的巨大可能,众多企业却趋之若鹜,无疑是发现了充电桩市场的巨大潜力,而其中门道终究已摸出。合理布局是企业实现盈利的基础。中国电力企业联合会标准化管理中心主任刘永东表示:“当前,我国公共充电桩行业功率利用率平均只有4%左右。但想要实现盈利,利用率要达到10%-15%。”

“一般充电桩要盈利,一天需要平均使用6次,但现在大部分充电桩达不到这个数量。”长风计划新能源与智能网联汽车专家张翔告诉北京商报记者。

以率先盈利的特来电为例,企业相关负责人告诉记者,特来电通过近六年摸索,建立了全国最大的充电网数据云平台,以便合理布局已有或潜在的充电站点;同时,在投建场站之前,根据自身经验及选址策略对场站及市场进行充分调研,做到精准建桩,保障电站利用率。

与此同时,自2017年起,同样是行业头部企业的星星充电也通过建立选址模型提高充电站利用率。在邵丹薇看来,在将充电桩投向市场时,要看到后期运营成本、电力的运维成本和巨大的管理成本。如果不建对桩,势必会加大资产负担。

2 技术创新

但合理建桩也仅是企业实现盈利的基础,在守住盈利底线后,其技术和模式创新是彻底打开局面的核心优势所在。特来电公司相关负责人指出,充电桩是智能化产品,其技术迭代要求高,同时要具备能源互联和数据互联的属性。

“例如,我们要在充电站实现模块化和智能运维。”前述负责人表示。“这种场景下,充电桩的核心功能会被集成化到模块,一旦发现故障,模块的

报警装置将自动反映到云平台,然后下达更换模块或者维修的指令,现场简易更换。然后集中运输到总部进行维修,提升运维效率。这个过程中,充电站也要具备智能化和数据化的属性,这样更易于升级改造。”

而星星充电的特色之一则是推出了500千瓦充电产品,实现8分钟充电85%续航400公里。据了解,这是目前国际上最大功率的充电产品。在接受媒体采访时,邵丹薇还透露,目前公司正在研发机器人充电产品“充电老鼠”,当场景内车辆驶入,其将通过自主定位、移动为其充电。

3 花样充电

目前“买车送桩”是国内大部分电动汽车厂家的配套服务。值得一提的是,充电桩有多样形式。买车赠送的大多是家庭充电桩。蔚来汽车相关工作人员告诉北京商报记者,目前买车就可以免费安装家用桩,如果选择不要家用桩,则可享受有每个月6次免费换电的服务。

这主要与充电桩的成本相关。张翔告诉北京商报记者:“一般7.5千瓦的家用慢速充电桩,成本便宜的大概2000元就够了。但是像30千瓦这种直

流快充的话,成本就要超过1万元,甚至更高功率的5万-10万元都有。不同的运营商采购的充电桩设计、成本都不太一样。像目前国网、特斯拉的充电桩都是比较贵的。”

2020政府工作报告中将“建设充电桩”扩展为“增加充电桩、换电站等设施”,新能源车补贴新政也对换电模式倾斜明显,但业界对于换电模式褒贬不一。蔚来显然是换电模式的忠实拥趸,截至目前,在全国已布局有124家换电站,也是目前唯一直接面向私人消费者的车企,北汽、吉利等品牌则主要将换电站面向出租车等商用车。

4 互联互通

虽然看似百舸争流,但实际上,车企建桩意愿和速度已大不如前。

“对于车企来说,因为投入大,大部分中小车企不愿意建充电桩。只有少数车企愿意自建充电桩来宣传品牌,提高知晓度。包括特斯拉、蔚来、小鹏,以及上汽、北汽。但是其中还有一部分的企业是外包的,只是贴牌生产,真正自建充电桩的很少。”张翔说。

以充电桩数量排名来看,位居前十的仅有上汽安悦,而其充电桩也是对外开放,并不单单面向上汽车主。

去年12月11日,小鹏汽车宣布与

蔚来达成充电桩互联互通,如小鹏的车主可以通过小鹏汽车App查看蔚来超充桩位置,并启动充电和支付。但实际上,互联互通已是潮流,将其其他充电场站接入自己的App是多数车企的选择。

张翔认为,充电桩未来肯定是互联互通的。目前每一家充电桩的数量都有限,在全国的布局和推广都有限,只有互联互通才能给用户带来好的体验,并且提升充电桩利用率。通用的平台势必会建立起来,目前各地方政府,如北京、上海以及大运营商,如国网、特来电等都已经开始着手建立通用平台。如地方政府要求当地充电桩想申请补贴,就必须融入该通用平台。

5 引资入渠

经过几轮“火拼”,升级后的头部企业继续“带资圈地”。9月22日,星星充电宣布获得8.55亿元A轮融资。10月9日,其官网发布公告,万帮数字能源拟首次公开发行人民币普通股并上市,正接受国泰君安证券股份有限公司辅导。

在随后的12月1日,特锐德也发布公告,将启动分拆特来电境内上市前期筹备工作。中信证券研报指出,若特来电成功分拆上市,将有望加速特锐德

充电业务规模拓展和利润释放。值得关注的是,作为我国基础设施建设的重要一环,业内预测于年内启动的中国公募REITs试点或将为充电桩行业开辟新的融资渠道。

虽然当前的试点对于资产盈利能力的要求可能会将大部分充电桩运营商挡在门外,但同时也是给行业提了个醒:打铁还需自身硬,充电运营商亟须增强投资和管理水平,只有尽快摆脱补贴供养提高盈利能力,才会获得社会资本的青睐。

北京商报记者 陶凤 刘瀚琳 王晨婷 吕银玲

往期回顾: 50公里内停运10% 充电桩调查之一 公共充电桩为何充电难



(上接1版)

北京亮出京津冀协同发展成绩单

产业:中关村企业在津冀设分支机构超8300家

产业协同是京津冀协同发展的关键。三地以搭建产业合作平台为抓手,积极开展形式多样的对接活动。在整体统筹上,2019年8月,三地签署《进一步加强产业协同发展备忘录》,建立了京津冀产业协同发展统筹协调机制。

目前,三地已择优共建一批特色示范园区,立足高端装备和重化工业,着眼同城化和自由港,重点建设北京(曹妃甸)现代产业

发展试验区。首钢、金隅等12家市属重点企业布局曹妃甸,重大项目的植入为曹妃甸发展注入新动力。

大数据产业5个项目已投入运营,签约项目22个,一批项目正在建设,产业集聚效应凸显。在大健康、电子商务产业上,专业产业集群和国家示范基地也已陆续建立起来。

创新要素也在三地间有序流动起来。中关村与津冀科技园区合作不断深化,截至2020年10月,中关村企业在津冀两地设立分支机构累计超8300家,北京流向津冀技术合同成交额累计超1200亿元,协同打造科技创新园区链。

“十四五”期间,三地产业协同发展的重点在哪里?北京市经信局二级巡视员任世强告诉北京商报记者:“三地将携手打造产业链条。进一步梳理三地产业发展情况,围绕三地新一代信息技术、新能源智能网联汽车、生命健康等产业,共同规划建设三地优势突出、相互配套的协同发展产业链。支持龙头企业在三地优化布局。”

交通:京津冀核心区1小时交通圈基本形成

交通是京津冀协同发展率先突破的3个

重点领域之一。打造“轨道上的京津冀”卓有成效。北京市交通委副主任容军介绍:“十三五”期间,京台高速等8条高速公路先后建成通车,市域内国家高速公路“断头路”全部消除,预计至今年底,全市高速公路总里程将达到1174公里。京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成。

同时,正在积极推动首都地区环线高速全线绕出北京。推进公共服务共建共享,相继开通了平谷到遵化、平谷到兴隆等6条省际班线公交线路运营;实现了38条公交线路省际化,线路总里程2700多公里,日均客流量超过40万人次;“公交省际化、省际公交化”成为

常态。其中,为做好冬奥会交通保障,京张高铁建成通车,从北京到张家口时间缩短至1小时内。京礼高速建成,打通了北京至张家口崇礼赛区的便捷通道。加快推进昌赤路、松闫路、G11(京银路)、京藏高速大修以及京礼高速阪泉服务区等一批服务冬奥项目。

容军表示:“十四五”时期,将力争开工建设承平高速,持续推进京雄高速、G109高速建设。积极研究拓展交通标准一体化,京津冀三省市共享严重违法失信超限超载运输行为和相关责任主体名单,并实施联合惩戒。