



今年以来,云快充、星星充电、特来电等企业相继获资本青睐,并呈现产业链跨界协同的趋势

充电桩开启新一轮增长周期

■本报记者 卢奇秀

9月13日,新能源物联网服务商——云快充宣布完成B2轮融资,投资方为蔚来资本。据了解,今年以来,不仅是云快充,包括星星充电、特来电、依威能源等在内的多家充电桩企业相继获资本市场青睐。这表明随着电动汽车快速发展,作为基础设施的充电行业再次迎来发展风口。

已起步并开始加速发展

作为国内最大的第三方充电桩物联网SaaS(软件服务)平台,云快充服务充电桩运营商超过2500家,直连充电桩数量逾12万个。值得注意的是,云快充距离上一轮融资还不到3个月。今年6月21日,云快充完成B1轮融资,投资方为宁德时代、合力资本和财信金控旗下的财信产业基金。对于本轮融资,该公司并未透露具体金额。

其实,不仅是云快充,今年以来,整个充电桩行业掀起了一轮融资潮。其中,特来电拟通过增资扩股方式引进普洛斯、国家电投、三峡集团等战略投资者,增资股份价格为14.6元/股,投资后的充电桩估值约136亿元,增资金额合计约3亿元;国内最大的社区及目的地充电服务商依威能源完成融资,金额不少于3.5亿元,由香港电讯领投,大湾区共同家园投资有限公司及发展基金等跟投;星星充电宣布获得高瓴领投,IDG、泰康、宝龙与远洋地产等跟投的B轮融资,投资后企业估值155亿元。

记者注意到,这是继2014年后又一波资本涌入党行业。此前获投企业多为建设方及制造商,而今年获融资的企业既有传统的充电桩建设方,也有运营商和第三方服务平台,共享充电、智慧充电平台等多元化发展进程明显加快。同时,充电桩行业呈现产业链跨界协同的趋势,如动力电池企业宁德时代参与云快充融资,亿纬锂能将参与特来电增资扩产事项等。

一位不愿具名的业内专家指出,随着电动汽车快速发展,作为基础设施的充电行业自然会获得资本市场的关注。资本助力将推动充电网络、设施设备自动化、云管控及平台互联互通进一步发展,代表着行业已迈过“从0到1”的起步阶段,开始加速发展。

2030年充电桩市场规模将增长30倍

资本看中的正是充电行业的前景。中国充电基础设施促进联盟发布的最新数据显示,截至今年8月,全国充电基础设施累计达210.5万个,同比增加52.3%。1-8月,充电基础设施增量为42.4万个,公共充电基础设施增量同比上涨322.3%。全国充电桩数量正快速增长。

国网电动汽车服务有限公司顾问、国网智慧能源交通技术创新中心(苏州)有限公司董事长贾俊国指出,我国已形成全球最大的电动汽车和充电桩市场,

到2030年,我国电动汽车市场规模将较现在增长20倍以上,充电桩市场规模将增长30倍。充电基础设施是实现电动汽车快速发展的必要条件,发展潜力巨大。

中汽协的最新统计数据显示,8月新能源汽车市场渗透率提升至17.8%,新能源乘用车市场渗透率更是接近20%。“随着新能源汽车渗透率进一步提升,充电桩市场将迎来爆发式增长。”蔚来资本管理合伙人朱岩表示,未来公共充电场景将长期多样化共存,投资主体、运营商将高度分散。

同时,基于对前景的看好,近年来充电行业不断有“新玩家”入局,阿里、华为、万科、滴滴、高德地图、小鹏等企业相继跨界进入充电桩赛道,同时,各企业切入点、竞争维度各不相同。近日,特斯拉在我国的充电桩生产项目建设完毕,该项目是特斯拉的第三代充电产品,超级充电桩年产量达1万个。

业内专家指出,车企自行建桩解决的是阶段性用户的体验问题,未来不排除转交给专业运营团队管理,这需要全国充电网络密度足够大、充电足够便捷。

新一轮洗牌在即

事实上,早在2014年,国网在向民间资本开放电动汽车充电桩市场时,行业便迎来第一轮发展热潮,但无序扩张导致了充电桩出现安全难以保障、盈利难及用户体验差等问题。经过多年沉淀,当前的充电桩行业是否迎来了新一轮扩张时机?

华为数字能源技术有限公司产品线智能充电业务总经理匡平指出,当前充电基础设施存在快充不够快、慢充不够广、布局不够精的短板,亟待提升超充功率,进一步完善

慢充网络并合理布局,以破解充电桩闲置、用户充电难等矛盾。

在匡平看来,随着电动汽车渗透率加速攀升,未来5年充电基础设施将迎来三大变局:从以快充为主变为以慢充和超充为主,充电网、能源网和车联网将深度融合,从以成本为中心变为以经营效率为中心。

“《节能与新能源汽车技术路线图2.0》明确,到2035年建成慢充桩端口(含自由桩和公共桩)达1.5亿个以上,公共快充端口(含

专用车)146万个,数量将持续增长,但总规模有限。充电桩本身投资额度不会很大,但配套设施和线路、桩与能源互动、充电服务等或更有发展空间。”上述专家指出,充电桩是重资产行业,行业已走过“跑马圈地”阶段,不会出现几何式增长。

他进一步表示,中小充电桩企业将再经历一轮洗牌,因此,行业要理性发展、稳步推进,相关企业应致力于精细化运营,开发数据价值,提升单桩利用率。



丰田斥巨资研发电池释放了什么信号?

■本报实习记者 杨梓



9月7日,丰田汽车在电池·碳中和简报会上宣布,到2030年将投入1.5万亿日元(约合888亿元人民币)用于纯电动汽车和混合动力汽车的电池研发和制造,届时,电池年产能或超过200GWh。

一直被指电动化缓慢的丰田此次投入大笔资金进行电池研发,是否意味着要加速新能源汽车转型?

2030年电池产能达目前的33倍

“对于混合动力汽车的电池,我们的研发重点是输出功率;对于插电式混合动力汽车和纯电动汽车的电池,我们的研发重点是容量,也就是续航里程。”丰田首席技术官前田正彦介绍。

在丰田计划投入的1.5万亿日元中,约1万亿日元用于扩大电池产能,将把电池生产线扩大到约70条。丰田方面表示,如果纯电动汽车的普及速度超过预期,公司将把电池年产能从之前预计的180GWh提高到200GWh以上,约是现在的33倍。

丰田的目标是,到2030年,通过应用新材料和优化结构实现电池成本削减30%以上,同时,推动整车功耗降低30%,最终实现到2030年每辆车的电池成本降低50%。此外,丰田还计划纯电SUV bZ4X搭配的电池可使用10年并能保持90%的续航里程。

据了解,丰田将通过自产和外部供应两种方式来保障电池供应。目前,丰田在电池领域的合作伙伴有宁德时代、弗迪电池、松下、索尼、东芝等。同时,前田正彦表示:“公司将以生产本地化为原则,推动新的电池工厂在全球布局。”

有数据显示,截至今年3月,丰田的

电池投资为800亿日元,并在2030年前维持每年超过1000亿日元的投资水平;2021财年的设备投资总额为1.35万亿日元,其中近10%会投入电池研发。

此外,丰田方面还表示,到2025年左右生产固态电池的目标没有改变。前田正彦指出,寿命短是固态电池的短板,丰田正积极寻找新材料,努力解决这一问题。

混动仍是主力车型

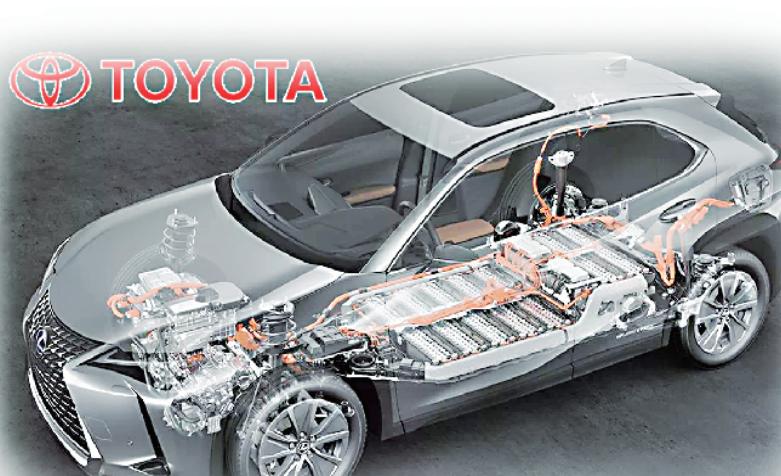
在电动化转型方面,丰田的混合动力车型普锐斯曾热销全球,但在纯电动领域,丰田步伐缓慢。按照相关计划,丰田bZ4X纯电SUV或于2022年上市。

目前,大众、宝马等传统车企均已表示未来将纯电动汽车销售为主并明确了销量目标。虽然到2030年丰田旗下电动汽车的年销量将达800万辆,但其中600万辆为混合动力汽车,其余200万辆为纯电动汽车和燃料电池汽车。

据丰田测算,3辆混合动力汽车的二氧化碳减排效果约等于1辆纯电动汽车。“目前,我们可用相对实惠的价格提供混合动力汽车产品,因此在可再生能源使用广泛的地方,混合动力汽车是减少二氧化碳排放的有效方法之一。”自1997年丰田普锐斯上市以来,截至目前,丰田混合动力汽车销量已达1810万辆,碳减排量相当于550万辆纯电动汽车。

2020年底,丰田总裁丰田章男对纯电动汽车的言论曾引发热议。他认为,电动汽车被过度炒作,发展电动汽车对环境保护的意义不大,生产的电动汽车越多,二氧化碳排放也越严重。而且,若

有数据显示,截至今年3月,丰田的



所有汽车都由电力驱动,将导致日本夏季电力短缺。

日本政府去年12月宣布,将于2035年全面禁售燃油车。根据市场分析机构IDTechEx的研究报告显示,预计油电混合动力汽车销量上升将持续至2027年。

不再排斥纯电动

有数据显示,受制于能源供应,目前日本电动汽车的普及率仅为1%。现阶段日本电力的主要来源是煤炭和天然气发电,大量依赖进口。

日本政府近日明确,到2030年可再生能源占比将提高到36-38%,该目标是2019年的2倍。日本汽车工业协会表示,

若要实现该目标,需继续向可再生能源领域追加超过25万亿日元的投资,同时,为保证电力平稳供应,也需要每年投

入超过1万亿日元。丰田章男对该投资的成本表示担忧。

虽然丰田的电动化转型之路缓慢,但同时,也在逐渐调整节奏。

据悉,丰田bZ4X将在中国和日本生产,作为全面电动化的重要一环,到2025年时,bZ纯电动专属系列计划推出7款车型。丰田表示,未来将根据市场变化,利用已有经验,加快引入纯电动汽车和插电式混合动力汽车。前田正彦表示,丰田正规划一个完整的产品矩阵,努力降低插电式混合动力汽车和纯电动汽车的锂电池制造成本,提高续航能力。“公司将把在混合动力汽车电池领域积累的经验应用于纯电动汽车的电池研发。”前田正彦介绍。

不过,对丰田未来的发展,不少业内人士认为,在汽车电动化转型提速的浪潮下,丰田面临很大压力。“能拿出有竞争力的纯电动车型最为关键。”

人超过1万亿日元。丰田章男对该投资的成本表示担忧。

虽然丰田的电动化转型之路缓慢,但同时,也在逐渐调整节奏。

据悉,丰田bZ4X将在中国和日本生产,作为全面电动化的重要一环,到2025年时,bZ纯电动专属系列计划推出7款车型。丰田表示,未来将根据市场变化,利用已有经验,加快引入纯电动汽车和插电式混合动力汽车。前田正彦表示,丰田正规划一个完整的产品矩阵,努力降低插电式混合动力汽车和纯电动汽车的锂电池制造成本,提高续航能力。“公司将把在混合动力汽车电池领域积累的经验应用于纯电动汽车的电池研发。”前田正彦介绍。

不过,对丰田未来的发展,不少业内人士认为,在汽车电动化转型提速的浪潮下,丰田面临很大压力。“能拿出有竞争力的纯电动车型最为关键。”



资讯

新能源汽车月产销突破30万辆

本报讯 记者卢奇秀报道:中国汽车工业协会日前发布的汽车产销数据显示,8月,新能源汽车产销首次超过30万辆,创历史新高,分别达30.9万辆和32.1万辆,环比增长8.8%和18.6%,同比均增长1.8倍。1-8月,新能源汽车产销分别完成181.3万辆和179.9万辆,同比均增长1.9倍。中汽协副秘书长陈士华表示,按照此态势发展,我国有望提前实现“2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量20%左右”的中长期规划目标。

从细分车型来看,纯电动汽车、插电式混合动力汽车产销均刷新纪录,8月纯电动汽车产销分别完成25.2万辆和26.5万辆,同比均增长1.9倍;插电式混合动力汽车产销均完成5.6万辆,同比分别增长1.4倍和1.7倍;燃料电池汽车产销分别完成40辆和38辆,同比分别下降58.8%和68.6%。8月新能源汽车渗透率提升至17.8%,新能源乘用车渗透率更是接近20%。

据统计,1-8月,纯电动汽车产销分别完成151.2万辆和149.2万辆,同比分别增长2.2倍和2.1倍;插电式混合动力汽车产销分别完成30万辆和30.6万辆,同比分别增长1.1倍和1.4倍;燃料电池汽车产销分别完成724辆和733辆,同比分别增长27.7%和26.8%。

头部企业为新能源汽车增长贡献了重要力量。8月,比亚迪新能源汽车销量为61409辆,同比增幅达302%;吉利新能源汽车销量为8201辆,同比增长24%;长城新能源汽车销量为12163辆,同比增长147%;上汽新能源汽车销量达7.1万辆,同比增长171.2%。新造车企业方面,理想、小鹏、哪吒、蔚来8月交付量分别为9433辆、7214辆、6613辆及5880辆。其中,受缺芯影响,蔚来单月销量出现下滑,掉出前三。

新能源汽车产销的高速增长,直接带动动力电池市场持续向好。8月,我国动力电池产量达19.5GWh,同比增长161.7%,环比增长12.3%。其中,三元锂电池产量达8.4GWh,占总产量的42.9%,同比增长91.5%,环比增长4.8%;磷酸铁锂电池产量达11.1GWh,占总产量的56.9%,同比增长268.2%,环比增长18.8%。1-8月,我国动力电池产量累计达111.5GWh,同比累计增长201.0%。其中,三元锂电池产量累计达53.2GWh,占总产量的47.7%,同比增长137.2%;磷酸铁锂电池产量累计达58.1GWh,占总产量的52.1%,同比增长301.8%。

国网电动汽车联手华为研发新一代充电技术

本报讯 记者李文华报道:9月15日,在第三届世界新能源汽车大会上,国网电动汽车服务有限公司与华为数字能源技术有限公司共同发布新一代充电网络“登高”行动,将联手研究新一代充电技术,打造高效智能的新一代充电网络。

“当前,电动汽车充电慢、找桩难、充电排队等情况依然存在。运营商面临的充电效率低、建设投资大、运维成本高等问题是制约行业发展的难题。”国网电动汽车服务有限公司顾问、国网智慧能源交通技术创新中心(苏州)有限公司董事长贾俊国表示。

据介绍,新一代充电网络“登高”行动将聚焦大功率直流快充技术、电网友好智能化技术、车联网平台及大数据技术三大领域,共同开展包括高压直流架构整站解决方案、直流高压快充充电桩模块、有序充电、V2G(车联网)、充电基础设施智能化应用、车联网平台架构研究、数据对接及电动汽车安全健康度评估等关键技术应用研究,旨在为消费者打造极致的充电体验,提升充电网络的运营效率及盈利能力,加强充电网、能源网、车联网的协同互动。

下一步,国网电动汽车服务有限公司将携手更多合作伙伴,共同打造高效智能的新一代充电网络,推动我国新能源汽车产业高质量发展。

近年来,国网大力培育新能源汽车服务新兴产业,截至目前,累计建设公共充电设施12.8万个、有序充电桩6.9万个,形成“十纵十横两环网”高速公路快充网络,覆盖5万公里高速公路和176个城市。

国网电动汽车服务有限公司旗下车联网平台致力于打造“全国一张网”,累计接入充电设备140万个,服务用户超930万户。