



充电桩站上新基建战略高地 融合创新重在技术进步兼顾模式创新

作者：王欣蕾

电话：010-58352887

邮箱：xhcj@xinhua.org

编辑：范珊珊

审核：张 骐

官方网站：cnfic.com.cn

客服热线：400-6123115



充电桩是“新基建”战略七大方向之一，属于融合创新基础设施。融合创新包括技术创新和模式创新。提高充电效率、充电稳定性和充电体验属于技术创新范畴。至于融合创新，头部企业有能力打开应用场景，构建产业生态。

目录

一、“新基建”战略抬高充电桩产业地位，政策呼吁产业整合	3
二、解决找桩难和提升充电体验是新能源汽车破局关键	4
三、充电桩市场集中度高，国家队和民营力量各有所长	5

充电桩站上新基建战略高地 融合创新重在技术进步兼顾模式创新

充电桩是“新基建”战略七大方向之一，属于融合创新基础设施。融合创新包括技术创新和模式创新两种。提高充电效率、充电稳定性和充电体验属于技术创新范畴。至于融合创新，头部企业有能力打开应用场景，构建产业生态。

一、“新基建”战略抬高充电桩产业地位，政策呼吁产业整合

充电桩站上国家战略高地，市场普遍关注“新基建”东风能否促进产业整合。3月4日，在中央政治局常委会召开的会议上，决策层强调，要加快推进国家规划已明确的重大工程和基础设施建设。新能源汽车充电桩正式被纳入“新基建”范畴，在扩大投资方面的战略意义得到决策层认可。充电桩并不是一个完全依赖市场供需的行业。“新基建”东风能为充电桩带来的是政策利好以及规范整合。政策利好方面，充电桩上升至“新基建”国家战略高度，点燃充电桩建设热情，地方政府对于场地、接电等产业要素供给、协调力度加大，报建审批流程优化，给予资金补贴优惠。至于规范整合，早年充电桩的建设以“跑马圈地”为主，留下很多后遗症。“新基建”东风能否缓解“僵尸桩”等后遗症是业内普遍关注的问题。

充电桩产业升级的要义在于融合创新，包括技术创新和模式创新。4月20日，国家发改委首次明确“新基建”概念，包括信息基础设施、融合基础设施、创新基础设施等。智能交通基础设施（充电桩）属于融合基础设施。不仅是应用融合，充电桩产业发展的要义在于创新融合。一是围绕消费需求的技术创新（主要是需求端，通过技术创新缩短充电时长，改善充电、支付体验）。二是打破新能源汽车推广瓶颈的模式创新（扩建充电基础设施，将充电网、互联网和车联网融合在一起，实现“三网融合”，以新能源汽车充电为中心，拓宽应用边界，建设产业大生态）。6月22日，国家能源局在《2020年能源工作指导意见》中申明对新能源汽车充电桩的建设要求：提高新能源汽车充电保障水平，提升电网安全和智能化水平。市场普遍关注充电接口能否统一、充电桩模块电源智能控制等问题。

充电桩兼具基建与消费属性，“腾笼换鸟”“扶优扶强”为充电桩建设扫除障碍，“财政补贴”“税费减免”释放消费潜力。2020年《政府工作报告》明确将新型基础设施建设作为扩大有效投资的重点任务，建设充电桩，推广新能源汽车，激发新消费需求、助力产业升级。《关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》从供需两侧，推动新能源汽车行业扩大，需求侧力度或大于供给侧力度。政策通过按应用领域实施差异化补贴、对新能源汽车免征车辆购置税鼓励新能源汽车消费，反向促进中游充电运营商和上游设

备生产商扩大产能。同时，政府通过扶优扶强，适当提高技术门槛，设置清算门槛，加速落后产能退出，优化市场供给，提高产业集中度。清理“僵尸桩”成为产业发展重点，“腾笼换鸟”为优质企业布局充电桩打开发展空间。

二、解决找桩难和提升充电体验是新能源汽车破局关键

政策东风下，新能源汽车市场仍存隐忧，相较于去年高基数，今年上半年新能源汽车市场增量明显收缩，行业进入冷静期。根据中汽协数据，今年上半年我国新能源汽车产销量分别为39.7万辆和39.3万辆，同比分别下降36.5%和37.4%。其中，纯电动汽车产量30.1万辆，销量30.4万辆，同比分别下降40.3%、39.2%；插电式混合动力汽车产量9.5万辆，销量8.8万辆，同比分别下降20%、29.8%。由于去年同期新能源汽车产销量基数偏高，因此今年的新能源汽车产销量有所收缩。

新能源车性价比下降、安全隐患、补贴退坡、各地对于取消新能源汽车限行、限购的实施办法存在差异是新能源汽车市场暂时处于冷静期的主要原因。即使下半年消费释放，全年新能源汽车市场大概率呈现恢复性增长态势，且将维持“一冷一热”“两极分化”的市场结构。特斯拉占据新能源车的高端市场，市场份额不断扩大。对标海外高端品牌，国内厂商也具备互联网思维，市场定位需要更明确，推广直销模式，然而能否解决充电找桩问题是国内厂商在市场结构愈加成型下，能否抓住有限机遇的关键。

充电找桩的难点在于设备故障多、利用率低，能源补给效率应当跟上高负荷车的充电需求，盘活存量优先于扩大增量。充电桩“跑马圈地”现象在2017年达到顶峰。在充电桩布局已经初步形成的情况下，如今厂商再来论证用户需求和网点可用性，在下游增量市场有所收缩的当下于行业发展而言算是一次“内部调整”。政策呼吁设置清算门槛，“僵尸桩”清理应该是产业新周期的首要任务。其次是解决“充电中断”“平台不联网”“系统故障”等问题，其本质是电池与桩的通信问题以及模块与采集板的问题，是产业链上游设备制造与中游充电运营中数据平台的问题。至于如何跟上高负荷车的充电需求，能源公司本地化解决方案通常包括两种解决思路：一是将储能单元与变压器结合起来，低峰期储电，高峰期放电；二是使用小型热电联合发电厂。

现阶段充电桩的问题在于质量，随后才是数量，“一车一桩”是新能源汽车发展终极理想状态，国家电网领头打开市场增量。国家电网的充电站效率高，以往辐射范围外的车辆也排队等待充电，普遍认为应当增加供给。国家电网在2020年全面建设新能源汽车充电设施项目集中联动开工会议中表示，计划安排资金27亿元用于充电桩建设，新增充电桩7.8万个。其中，居住区充电桩计划新增5.3万个，公共充电桩1.8万个，专用充电桩0.7万个。据测算，国家电网此次扩建充电桩将带动新能源汽车消费超过200亿元。

三、充电桩市场集中度高，国家队和民营力量各有所长

下游市场逐渐适应退坡补贴，政策扶持逐渐让位于市场供需。充电桩产业集中度高，头部企业指引产业供给侧发展方向。根据中国充电联盟数据，全国充电运营企业所运营充电桩数量超过1万台的共有8家。其中，特来电运营15.7万台，星星充电运营13.2万台，国家电网运营8.8万台，云快充运营4.1万台，依威能源运营2.5万台，上汽安悦运营1.9万台，中国普天运营1.4万台，深圳车电网运营1.3万台。这8家运营商占总量的88.8%，其余的运营商占总量的11.2%。

国家电网是充电桩产业国家队的中流砥柱，目前运营8.8万台充电桩，计划投资新增7.8万台，引领市场增长，并时刻以充电安全为己任。此前，国家电网宣布计划在24个省市新增7.8万台充电桩。目前国家电网主要先落实公交充电，至于充电桩进社区还有待时日。不同于一味追求快充、闪充，近来，国家电网悄然降低了充电桩功率，起因还是出于充电安全的考虑。首先，就电路本身而言，在旧线路上施行大功率充电可能会引起意外。其次，就新能源汽车而言，车辆本身是否存在技术问题是行业致力解决的问题，下游车辆制造的技术问题传导至中游充电运营商，出于消费者安全考虑，主动降低充电桩功率自然是可以理解。

特来电是充电桩民营方阵中规模最大的企业，解决的是电动汽车群充电问题，其场景生态吸引其他参与者效仿。针对普遍存在的高负荷车充电难的问题，特来电的电动汽车群智能充电系统具备柔性充电功能，通过多区段调节，多维度补偿，追溯历史充电趋势，实现电流、电压柔性输出，延长电池寿命周期。针对系统故障本质的模块问题，特来电的模块化设计可根据需求灵活配置，维护便捷、扩容便捷。特来电合作的下游车企例如宝马中国，在第三方出行服务方面合作的是曹操出行，在智能出行应用方面合作的是百度地图、高德地图，在支付端与支付宝合作。特来电的业务范围从充电扩大到出行，包括自驾和出行服务，未来产业大生态或将囊括更多生产生活场景。

可见，国家电网在“新基建”战略下，投资扩建充电桩，将充电安全摆在制高点，显现国企担当；以特来电为代表的民营企业，在模块设计等关键技术方面具备优势，并积极打造产业生态，技术创新和模式创新是行业发展的风向标。

综上所述，充电桩站上国家战略高地，市场普遍关注“新基建”东风能否促进产业整合。“新基建”东风下，能否解决充电找桩难是新能源汽车破局关键。产业整合的第一步是清理“僵尸桩”，其次是技术创新，提升充电稳定性与充电体验，随后才是充电桩扩建。充电桩产业集中度高，头部企业指引产业供给侧发展方向，包括上游零部件制造、技术创新以及模式创新（场景生态）。

重要声明

新华财经研报由新华社中国经济信息社发布。报告依据国际和行业通行准则由新华社经济分析师采集撰写或编发，仅反映作者的观点、见解及分析方法，尽可能保证信息的可靠、准确和完整，不对外公开发布，仅供接收客户参考。未经书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用。