

换电赛道迎发展风口 新能源汽车产业链公司争相布局

日前，蔚来与宁德时代宣布布局换电赛道的新进展。蔚来称，到2025年，将与壳牌在国内共建100座换电站。

业内人士表示，随着新能源汽车渗透率提升，充电模式的效率制约日益显著，充电补能方式愈发多元化，换电模式正吸引各方巨头布局，迎来快速发展期。

● 本报记者 李媛媛



视觉中国图片 制图/王春燕

换电模式优势突出

近年来，我国新能源汽车产业发展驶入“快车道”。工信部数据显示，上半年我国新能源汽车产销分别完成266.1万辆和260万辆，同比均增长1.2倍，市场渗透率达21.6%。同时，我国新能源汽车保有量快速提升，公安部数据显示，截至2022年6月底，全国新能源汽车保有量达1001万辆。

在新能源汽车保有量快速提升的

背景下，仅靠充电方式难以满足巨大的补能需求，且充电方式存在补电时间长、不灵活等瓶颈，饱受新能源车主的诟病。在此背景下，换电模式应运而生，成为缩短新能源汽车补电时间的重要途径。

除补电时间短外，换电模式还具有一系列优势。业内人士表示，10分钟的燃油车补电时间是衡量电动汽车充电速度快慢的重要标准，而换电

模式可以将补电时间缩短至3分钟-5分钟，有效解决了充电时间长的问

题。“换电模式下电池充电较为灵活，可以更好配合电网运营，解决不同时间段负荷不均匀问题，提高其利用率。”江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔在接受中国证券报记者采访时表示，“从长远来看，换电站可以支持清洁能源发电，对减少碳

排放有很大的帮助。”

“另外，采用换电模式的车辆应用车电分离技术，便于电池的产权与用权分离，可以消除终端用户对车辆保值的顾虑。”张翔说。

东兴证券表示，基于换电补能的诸多优点、车电分离的新商业模式和换电运营的盈利高确定性，预计“十四五”期间换电设备市场规模将实现超10倍增长。

各方加快布局

中汽协预计，2022年新能源汽车销量有望达到550万辆，同比增长56%以上。新能源汽车销量有望继续攀升，作为新能源汽车补能的重要技术路径，换电产业链上下游企业加速布局。

车企方面，8月1日，首座蔚来与壳牌合作的充换一体站上线运营。该站是蔚来在全国布局的第1048座换电

站，第1777座充电站，其投运标志着蔚来与壳牌在电动汽车能源领域的合作正式开启。此外，双方将共同推进充换电设施的建设与运营。

动力电池企业方面，7月31日，宁德时代宣布已与成都市政府签署战略合作框架协议，双方将在换电运营、研发、资源综合利用等领域开展全方位合作。

换电设备商方面，瀚川智能日前发布公告，公司拟进行不超过10亿元定增申请获上交所受理，募资拟用于智能换电设备生产建设项目、智能电动化汽车部件智能装备生产建设项目和补充流动资金。

随着各方加速布局，我国新能源汽车换电站规模快速扩张。中国充电

联盟数据显示，今年上半年我国新能源汽车换电站保有量新增284座，截至2022年6月末累计达1582座，同比增长121%。

信达证券表示，随着政府支持动力电池包标准化推进，车企电池型号标准化的接受度提高，换电站规模有望进一步扩大。

痛点亟待解决

当前，换电模式迎来了快速发展机遇期，但仍面临不少“痛点”需要去解决。

“电池包标准不统一、换电车型较少、利用率较低等问题制约了换电模式的发展。”张翔表示，每个厂家电池包的规格不一样制约了换电站的发展，如果将电池包标准化的问题解决了，换电

的商业模式就会被打通。

为推动新能源汽车换电模式的快速发展，近年来国家和地方陆续出台政策，在换电模式推广、配套设施建设、行业标准制定等方面给予大力支持。

2022年以来，相关支持政策进一步加码，换电支持政策逐步完善。今年

3月，工信部发布的《2022年汽车标准化工作要点》指出，加快构建完善电动汽车充换电标准体系，推进纯电动汽车车载换电系统、换电通用平台、换电电池包等标准制定。

地方层面，北京、成都、广西、安徽、苏州等地今年纷纷出台换电支持政策。以苏州为例，《苏州市“十四五”电动

汽车公共充换电设施规划》提出，“十四五”期间需投资约60亿元建设充换电设施；到2025年，带动电动汽车行业产值增长843.4亿元、动力电池行业产值增长328.21亿元。重庆市计划到2025年底建成换电站200座，形成适度超前、布局均衡、智能高效的充换电设施服务体系。

新能源汽车国产品牌出海加速

● 本报记者 金一丹

近日，比亚迪等车企公布7月销量数据，新能源车市场需求持续旺盛，销量保持高速增长。同时，比亚迪、长城汽车等头部车企先后宣布正式进入日本、德国等世界主要汽车产销市场。

业内人士表示，我国新能源车市场已成为全球重要的汽车消费市场。随着国产新能源车品牌产品力的提升，车企已不满足于国内市场，正积极向海外市场加速布局，汽车出口将成为行业发展的新风向标。

销量保持高增长

7月我国汽车消费市场需求旺盛。乘联会数据显示，初步统计，7月1日至7月31日，乘用车市场零售176.8万辆，同比增长17%；全国乘用车厂商批发211.9万辆，同比增长40%。

车企7月销量保持高增长。传统车企方面，比亚迪新能源汽车7月销量达16.25万辆，同比增长超220%；1-7月，比亚迪销量达80.39万辆，同比增长

1.3倍

中汽协数据显示，2022年前6个月，我国汽车出口量达121.8万辆，接近世界第一大汽车出口国日本；我国新能源汽车出口20.2万辆，同比增长1.3倍，占我国汽车出口总量的16.6%。

292%。广汽埃安7月销量达2.5万辆，同比增长138%；1-7月累计销量达12.53万辆，同比增长135%。

哪吒汽车、零跑汽车等第二梯队造车新势力突出重围。7月，哪吒汽车以1.4万辆的交付量领跑造车新势力，同比增长133.5%；1-7月，哪吒汽车累计交付1.72万辆，同比增长184.6%。零跑汽车7月交付量达1.2万辆，同比增长超177%，连续三个月创新高；1-7月零跑汽车累

计销量达6.4万辆。

“蔚小理”表现平稳，7月，小鹏汽车交付约1.15万辆，同比增长43%；蔚来交付约1万辆，同比增长26.7%；理想汽车交付约1万辆，同比增长21.3%。

乘联会表示，从供给端来看，7月汽车产业供给基本恢复常态，全国汽车生产力有望得到充分释放。车购税减半政策提振消费信心效果较好，车市零售同比保持高增长。

加速拓展海外市场

我国汽车出口量也在不断增长，新能源汽车出口表现亮眼。中汽协数据显示，2022年前6个月，我国汽车出口量达121.8万辆，接近世界第一大汽车出口国日本；我国新能源汽车出口20.2万辆，同比增长1.3倍，占我国汽车出口总量的166%。

面对广阔的全球市场，比亚迪、长城汽车等车企近期大力开拓海外市场。近一个月内，比亚迪接连宣布进军日本、德国、瑞士三大海外汽车消费市场。

8月1日，比亚迪与欧洲经销商集团Hedin Mobility展开合作，为瑞典和德

国市场提供新能源汽车产品。7月21日，比亚迪日本分公司宣布，公司正式进入日本乘用车市场，并展示了元PLUS、海豚和海豹三款即将在日本乘用车市场发售的车型。据悉，元PLUS预计于2023年1月在日本发售，海豚和海豹预计分别于2023年年中及2023年下半年发售。

据不完全统计，截至8月，比亚迪已进入全球32个国家和地区，今年计划进一步开拓中东、非洲、欧洲和亚太市场，后续还将开拓北美市场。

8月2日，长城汽车与汽车零售商英之杰集团正式成为合作伙伴，共同开拓右舵车市场。据了解，长城汽车新能源汽车品牌欧拉右舵车已在泰国市场进行布局，未来还将登陆英国、澳大利亚、南非、马来西亚等市场，逐步实现全球右舵车市场的全覆盖。

中信证券表示，目前全球各国正积极推出新能源汽车引导政策，如政府补贴、低关税等，为我国电动汽车出海提供了黄金窗口期。预计2025年、2030年，我国车企海外销量有望达到300万辆、550万辆；2030年，我国电动汽车的海外销量有望达到250万辆。

成本上涨 需求旺盛

多家车企调整新能源汽车价格

● 本报记者 崔小粟

近日，smart中国、零跑汽车等相继宣布上调旗下部分车型指导价。从去年开始，由于上游原材料价格上涨及芯片短缺引起了零部件供应价格波动，今年上半年国内多家企业调整了旗下新能源汽车的价格。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为，随着原材料产业端供应环境改善，将一定程度上缓解新能源汽车价格上涨带来的不利因素。

原材料价格上涨

7月中下旬以来，smart中国、零跑、哪吒汽车、江淮汽车等多家车企宣布对旗下部分车型提价，提价幅度集中在几千元至1万元不等。

8月1日，smart中国发布公告，受全球原材料价格上涨影响，全新smart精灵#1Premium配置车型自8月3日起将上调5800元。

涨价前smart精灵#1Premium官方零售价为22.66万元，涨价后官方零售价将达到23.24万元。在上述公告中，smart中国表示，首批全新smart精灵#1预计将于今年9月开启交付。Smart也成了首个车型未开始交付就宣布涨价的品牌。

零跑汽车7月31日发布了价格调整说明，称受上游原材料价格上涨等因素影响，零跑汽车将从8月1日起对T03全系车型补贴后官方指导价进行调整。根据官网，各车型涨价幅度在5600元至6600元。

7月27日，哪吒汽车宣布U全系车型价格上调6000元。这是哪吒汽车进入7月后第二次宣布涨价。7月10日，哪吒汽车发布消息，对2022款哪吒V全系车型价格上调，涨幅在3000元到5000元不等。

7月中旬，上汽大众宣布ID家族8月全系调价，幅度预计在10000元。江淮汽车宣布，新能源思皓E10X花仙子款四叶草、满天星、向日葵版价格均上涨1000元。

不会迎来涨价潮

与今年上半年车企将涨价归因于“受新能源补贴退坡的影响”“受芯片短缺影响”相比，本轮车企给出的涨价原因都提到了上游碳酸锂价格持续上涨。

上海钢联数据显示，今年4月，电池级碳酸锂价格一度突破50万元/吨。截至8月初，电池级碳酸锂价格仍维持在47万元/吨左右。

崔东树认为，原材料价格上涨超出预期，叠加疫情等多重因素推动，汽车制造成本增加。多家车企提价意味着上游原材料价格上涨以及芯片短缺等尚未完全得到缓解。崔东树表示，汽车行业整体不会迎来涨价潮，与新能源车企相比，传统车企需求萎缩，涨价底气不足。

中国证券报记者在调研中发现，一方面是新能源汽车成本上涨，另一方面是消费者的旺盛需求。以新能源汽车龙头比亚迪为例，7月公司新能源汽车销量逾16万辆，同比增长超过220%，这已经是比亚迪连续第5个月销量破10万辆。不仅比亚迪，多家“造车新势力”发布的7月交付数据也显示销量同比均呈大幅上升态势。其中，广汽埃安、蔚来、小鹏、理想、哪吒、零跑7月销量全部破万。

中国汽车工业协会数据显示，上半年，我国汽车销量1205.7万辆，同比下降6.6%，但新能源汽车保持高增速，产销量均超260万辆。我国车市已经出现了燃油车产销量下跌、新能源车产销量增长的趋势。

中国汽车工业协会相关负责人表示，我国消费者对于新能源汽车接受度越来越高，新能源汽车市场已经由政策驱动转向市场拉动。

车企积极应对

多位业内人士表示，新能源汽车产业健康发展需要避免价格过快上涨。

中汽协副秘书长陈士华表示，无论从汽车产业发展大局还是从新能源汽车行业发展前景而言，原材料价格过高不利于我国新能源汽车产业的健康发展。当前我国新能源汽车产业正处于转型的关键时期，肩负着稳增长的重任。新能源汽车价格的过快上涨未来可能会影响消费者的购买信心，对行业发展的持续性带来不利影响。

多家上市公司多措并举积极应对原材料价格上涨。“受到供应链压力作出调整实属正常。原材料价格上涨对我们影响也较大，在今年上半年作出小幅调整。但我们更多的是凭借内部供应链调整 and 成本优化，抵消了大部分原材料上涨带来的售价压力，让利于消费者。”北汽新能源副总经理、极狐汽车总裁王秋凤对中国证券报记者表示。

不少车企正加大对动力电池产业链的布局。广汽埃安自研动力电池试制线于今年3月打桩开建，项目总投资为3.36亿元，预计年底建成。初期先建设一条中等规模生产线，后期启动量产线建设。未来广汽埃安30%的高端电池将自研自产，而70%的中低端电池则由外部电池企业代工。

北京奔驰发布消息称，国产新一代梅赛德斯-奔驰电池在北京奔驰电池工厂正式下线，新一代电池将搭载在即将投产的国产全新EQE上。业内人士表示，自主研发动力电池不仅可以缓解车企的成本压力，也可提高其自主供应能力。

崔东树认为，应客观理性看待原材料价格上涨导致终端销售市场价格上涨的现象。新能源汽车价格上涨短期内会削弱消费者的购买热情，但我国新能源汽车多元化的市场将抵消这一不利现象。此外，随着原材料产业端供应环境改善，将一定程度上缓解价格上涨带来的不利因素。



视觉中国图片