

# 新能源产业观察

OBSERVATION ON NEW ENERGY INDUSTRY

车桩新媒体(chezhuangw.com)网刊

二零二四年九月刊

聚焦

## 中央层面首次系统部署 新能源汽车发展迎重大利好！

本期精彩

内卷浪潮下，充电运营商如何借势起飞？  
从增量到提质，充电行业高质量发展面临四大挑战  
充电桩“下乡”进行时，乡村绿色出行注入“新电能”  
汽车行业观察：乘用车内卷或是必然，商用车市场机会渐显  
充电基础设施行业发展再迎利好，车网互动如何驶入“快车道”



扫码登陆车桩网

灭火器箱

# 品质新高度

## 国标直流枪4.0+震撼上市

250A 1000V 总长5米

一航充电枪  
用了都说好

年销量10万+  
主流桩企首选

- 新款端子，核心自研技术；
- 端子超声波焊接技术，温升表现优异；
- 电子锁快换发明专利，运维成本降低；
- 枪头快换技术，寿命更长；
- 高品质线缆，无惧极端环境；
- 23版CQC认证；
- 2年质保，放心可靠。

详情请咨询一航科技业务人员

华东 胡先生：  
18217330736

华东 王先生：  
15106263909

华东 虞先生：  
13306241257

华南 邹先生：  
19925392964

华南 汤先生：  
13927418506

全球领先的充电枪方案解决商

[workersbee.com](http://workersbee.com)

Google Q



免专业维护充电桩



# 快换王

## 怕维修 用瑞华 智能快换王

国家电网、中国铁塔、优质供应商

应用场景广（沿海、矿山、钢厂等恶劣环境）



全国首创专利产品  
59秒快速维护



IP65  
高防护充电模块



语音  
引导功能



双卡双待  
确保充电桩不掉线

江西瑞华智能科技有限公司

公司电话: 137 1466 6787 176 8898 9298

公司网址: [www.ruihuaai.com](http://www.ruihuaai.com)

营销中心: 深圳市宝安区松岗街道满京华科创工坊三栋1003

制造基地: 江西省九江市瑞昌市北环路瑞华智能产业园





电王快充

# 静音型自然冷却超级充电桩

待机零无功损耗 5年省出2台桩

- ▶ 自然散热
- ▶ 超低损耗
- ▶ 700A超级快充
- ▶ IP65超高防护
- ▶ 超10年寿命



欢迎实地考察！地址：广东省深圳市坪山区青松西路坪山区电王快充汽车充电站

深圳市电王科技有限公司



电王快充客服



电王快充新能源



电王快充抖音号

邮箱: [info@goldpower.com.cn](mailto:info@goldpower.com.cn)

网址: <https://www.techonecharge.com/>





52 年  
电量测量解决方案专家



## 直流充电桩高精度计量解决方案



Physikalisch-Technische Bundesanstalt  
National Metrology Institute

德国PTB认证



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

欧洲MID认证

LABORATOIRE  
NATIONAL  
DE METROLOGIE  
ET D'ESSAIS



法国LNE认证



美国UL认证

LEM

Life Energy Motion



[www.lem.com](http://www.lem.com)



# 郑州久弘塑胶模具有限公司

久弘塑胶自2002年以来，从事塑胶外壳模具设计制造至今近21年，从2013年开始，做充电桩外壳设计制造十年。公司主营汽车交流桩外壳：单枪7千瓦外壳,双枪14千瓦外壳, 30余款公模外壳。另有枪座3款，立柱多款，壁挂挂板，密封圈,防水接头，转接板，螺丝等整桩配件。此外，我司根据客户需求定制商标图案，定制外观等。



久弘塑胶承诺，产品经多次材料筛选，多次配方实验，  
户外5年风吹雨打日晒！不变形、不变色、阻燃等级V0。



郑州久弘塑胶模具有限公司

ZHENGZHOU JIUHONG PLASTIC MOULD CO., LTD

联系方式：156 6419 7777（马先生）

地址：河南省郑州市高新区梧桐街





# 十年磨一剑 今日把示君



专注做专业10年充电桩OEM ODM定制贴牌代工生产  
诚招城市合伙人经销商办事处分公司等多种经营合作模式

地址:浙江省温州市乐清市蒲岐镇乐清湾临港工业区创三路3号

吴经理18957702182

网址: [www.dqxny.cc](http://www.dqxny.cc)

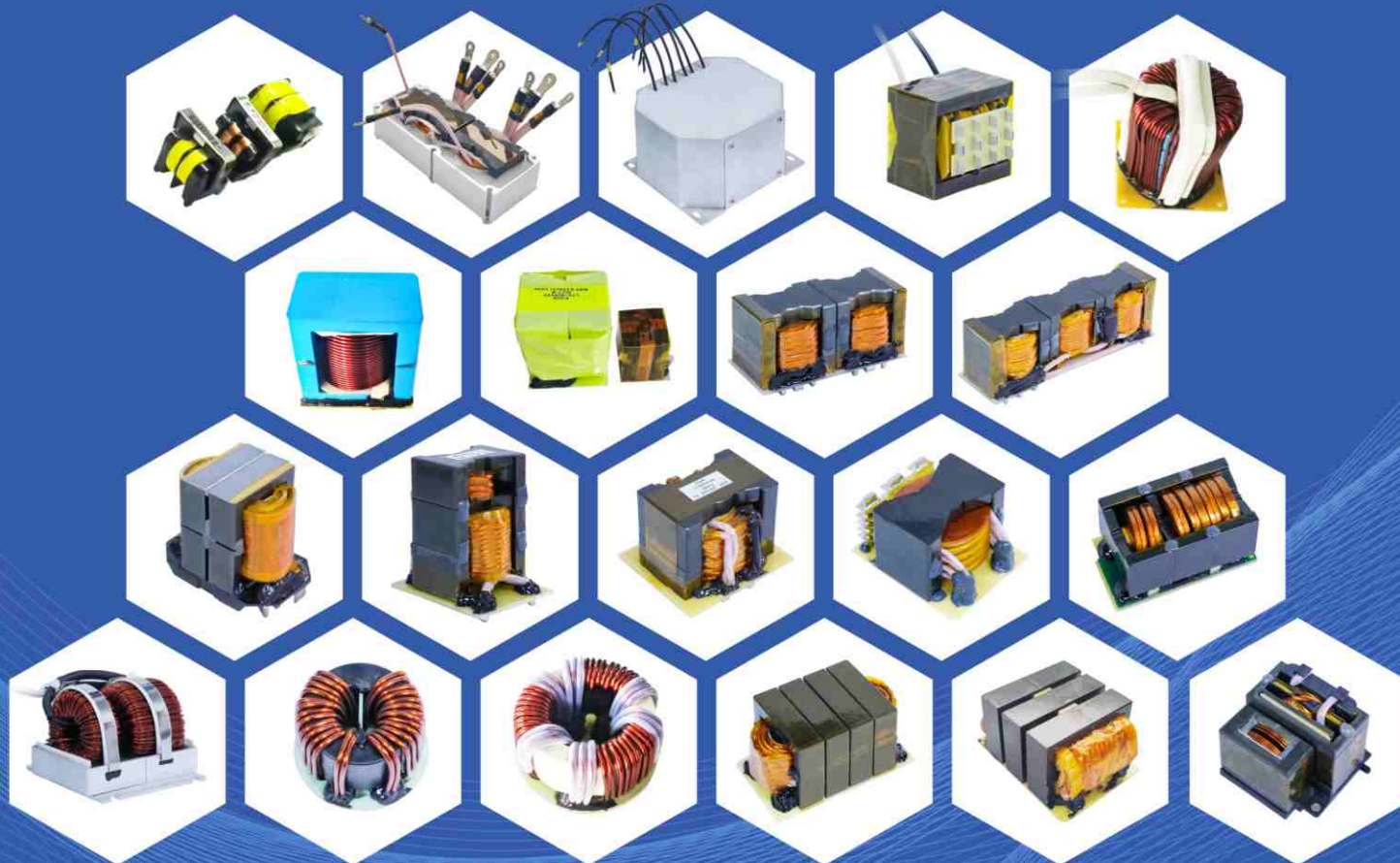




# 深圳市万志宇科技有限公司

## SHENZHEN WZY TECHNOLOGY CO.,LTD

专注磁性元器件定制生产 提供磁性元器件解决方案



广西工厂：柳州市柳江区新兴工业园

国家高新技术企业 专精特新企业

体系认证：



✓ IATF16949

✓ ISO 9001:2015

✓ ISO14001:2015



GB/T45001-2020/ISO 45001:2018

年始终坚持技术创新，生产工艺精益求精

服务客户



HAME  
华美兴泰



EAST 易事特

mindray 迈瑞

invtr

POWEROAK  
德兰明海

阳光电源  
SUNGROW

SO FAR  
首航新能源

固德威  
GOODWE

Gospower

MEGMEET

正浩  
EcoFlow

华宝新能



彭先生



周小姐

彭先生: +86 13825230459 周小姐: +86 13631515757  
Web/网址: <http://www.wzyszh.cn> [www.wzy668.com](http://www.wzy668.com)  
E-mail: [wzyszh@126.com](mailto:wzyszh@126.com)  
地址: 深圳市宝安区西乡街道鸿竹雍启科技园1栋  
Add.: Building 1, Yongqi S&T Park, Xixiang Town 'Bao'an' Shenzhen, G.D

玉田国际有限公司  
JADETIN INTERNATIONAL LIMITED  
地址: 香港九龙弥敦道208-212四海大厦1001室  
Add.: Room 1001 Fourseas Building 208-212  
Nathan Road Kowloon Hong Kong.



宁波宝橙电子有限公司是一家专业从事电磁继电器研发、制造和销售的科技企业。公司旗下产品包括功率继电器、通信继电器、汽车继电器和磁保持继电器。分别获得UL、TUV、CQC等国内外安规认证并符合RoHS和REACH环保认证，广泛应用于智能家居、焊机、通讯、安防、消防、地暖、光伏储能逆变器以及新能源汽车充电桩和二轮电瓶车充电站等多个领域，销往国内各大城市以及瑞典、俄罗斯、丹麦、伊朗、印度、美国等多个国家和地区。

## 新能源设备核心配件



## 产品和体系证书



**宁波宝橙电子有限公司**

地址：浙江省余姚市兰江街道谭家岭西路1289号

官网：[www.nbc-relays.cn](http://www.nbc-relays.cn) [www.nbc-relays.com](http://www.nbc-relays.com)

电话：189 6788 3420(张总) 0574-62592510/62824561

# 充电无忧 不用维修的充电模块

国网三统一尺寸，体积小、功率密度高



灌胶工艺 三级防护 稳定性强



适配性强 易于整桩功率提升



整桩方案成本低 提升产品竞争力



只换不修 提高运营收益



**深圳市凌康技术有限公司**

SHENZHEN LINKCON TECHNOLOGY CO., LTD

地址：广东省深圳市宝安区福海街道凤塘大道600号富源工业区B3栋二楼  
电话：17512005088





# ChargeGenie

## 小蓝快充

小蓝快充，研发核心技术，定制差异化充电桩、专属平台  
提供“充电桩+”一站式服务



小蓝快充新能源科技（深圳）有限公司



13603063651 张先生  
13840963177 纪女士  
13823385157 李先生

## ...320KW直流桩——产品特点...



## ...两轮车充电桩——计费方式...

**电量：**可以实现 **峰谷平尖** (分时段设置)

**服务费：**可以实现按 **时间** 计费、分 **功率** 计费、按 **电量** 计费、按 **次** 收费







# 和动充电桩

— 16年充电桩专业制造商

1、充电桩、充电站商业解决方案

2、工程项目解决方案

3、充电站投融资、建设、运维解决方案 4、政企合作解决方案



60-180KW直流充电桩



20-40KW直流充电桩



240-600KW型直流充电桩



XQ-1F-20KW型直流充电桩



XQ-1E-SE型交流充电桩



XQ-1E/立柱型交流充电桩



XQ-2E-S型交流充电桩



XQ-1E/壁挂型交流充电桩



3500W刷卡/扫码充电插座



10/20路充电桩



12路大功率充电桩



10路充电桩



电话: 15937156601 / 4006-315-515

地址: 郑州市高新区电子电器产业园西区12号楼



# 宁波海甬威智控电子有限公司

Ningbo Haiyongwei Intelligent Control Electronics Co., Ltd

## 公司介绍

宁波海甬威智控电子有限公司是一家专业研发、生产和销售各类继电器、接触器和开关的企业。同时拥有开发和设计充电桩及储能控制模块的能力。

公司坐落于浙江省宁波市，公司拥有先进的生产设备以及专业技术人才，能够最大程度得满足不同客户对于产品技术的要求，为客户提供优质高效的服务。

我司产品主要应用于家庭和工商业储能、新能源汽车、充电桩、光伏、BMS、AGV、通讯电源等领域。公司也是充电桩客户的优选品牌。

公司将以客户为中心，为国内外充电设施客户提供高质量产品，快速响应的完善服务。

## 主营产品



质量保证



产品过关

HSR4V3-20



HSR2-90



HSR10-160



HSR5-500



HSR18-600



HSR18-1000



HSR5-300



HSR3-300



HSR5-150



HSR5-100



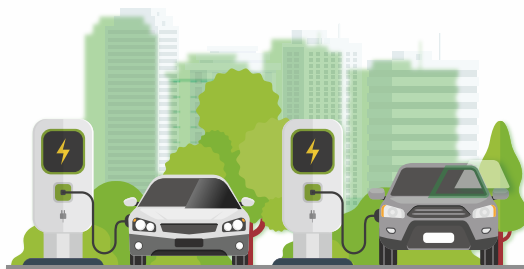
HSR5-50



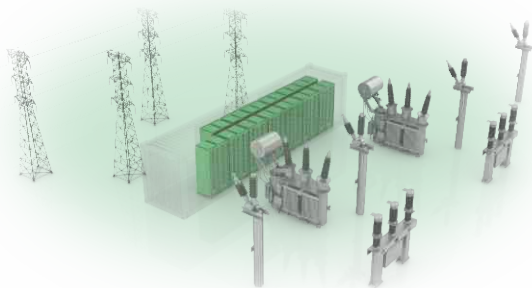
HSMA16-12



## 应用领域



充电桩，新能源汽车，储能系统等



宁波海甬威智控电子有限公司

Ningbo Haiyongwei Intelligent Control Electronics Co., Ltd

地址：浙江省宁波市镇海区东生路238号

电话：0574-86306208 18815285657(田先生)

邮箱：sales@hywrelay.com





# 充电桩电表生产厂家——青岛英利达

青岛英利达新能源有限公司成立于2011年，是集产品研发、生产经营、技术服务为一体的高新技术企业。

产品主要包括:汽车充电桩用直流表、单/三相智能电能表、配电线损采集模块、能源数据采集终端、能源监控系统软件等系列产品。公司产品具有品种齐全、技术先进、功能完善的特点，凭借优良的产品品质和完善的服务得到用户的广泛认可。

## 直流表系列产品



壁挂直流表



国网壁挂直流表



单回路导轨直流表



分流器一体式直流表



CE认证双回路导轨直流表



双回路导轨直流表

## 交流表及其他系列产品



1P单相电子式交流表



4G单相导轨交流表



4G导轨三相交流表



DTU配电线损模块



壁挂单相交流表



壁挂三相交流表



导轨三相交流表



FTU配电线损模块

青岛英利达新能源有限公司

地址：山东省青岛市崂山区九水东路621号

电话：0532-66715157





万控科技  
WANKETECH

# 深圳市万控科技开发有限公司



深圳市万控科技开发有限公司成立于2015年，是业内较早成立的充电桩维修公司之一，与南网电动紧密合作，共同推动新能源事业的发展。作为业界的佼佼者，万控科技始终致力于为客户提供专业、高效的充电桩维修服务，助力全国绿色能源的可持续发展。

自成立以来，万控科技凭借其出色的技术实力和创新力，在充电桩维修领域取得了明显的成绩。近十年发展积累已经可以实现充电模块维修(全品牌)、充电枪维修(换整套新枪头，全品牌)、显示屏维修(全品牌)、充电桩检测维修(全品牌)、光伏逆变器维修等业务。

## 服务范围

充电模块维修(全品牌)  
充电枪维修(全品牌)  
显示屏维修(全品牌)  
充电桩检测维修(全品牌)  
直流屏电源模块维修(全品牌)  
光伏逆变器维修(全品牌)

## 维修模块品牌

英飞源、英可瑞、盛弘、华为、科华恒盛、中兴、永联、通合、科士达、台达、晶福源、奥特迅、中恒、菊水皇家、优优绿能等等



## 核心技术产品 一揽子解决充电桩维修运营难题



测控一体箱

含三相电压、电流表，输出电压、电流表漏保开关与节能回馈负载配合使用



模块启机盒

兼容市面上大部分厂家的模块开关机及电压电流设定带远程负载控制是维修充电桩模块的好帮手



节能回馈负载

节能回馈负载DC200V至1000V宽范围输入，配套充电模块启机盒使用，并网运行，节约电费，最大动态功率50KW，采用负压风扇散热



地址：深圳市宝安区松岗街道松江路6号满京华·科创工坊（三栋）708

电话：13510193869

固话号码：0755-28760710

邮箱：13510193869@126.com

<https://www.szwkkj.cn>



# 全球新能源充电交互测试及服务一站式解决方案商

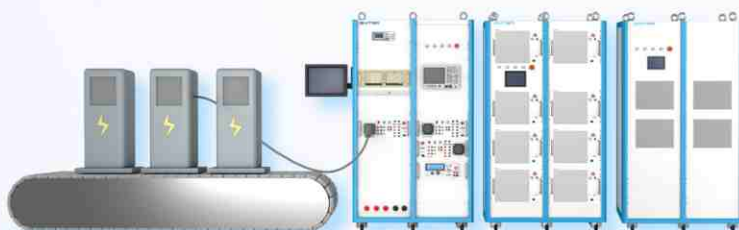
ISO IEC SAE DIN CHAdeMO OCPP GB/T 2015+ ChaoJi NACS MCS



直流/交流充电桩研发自动测试解决方案



交流充电桩产线自动测试解决方案



直流充电桩产线自动测试解决方案



直流充电桩老化自动测试解决方案



交流充电桩老化自动测试解决方案



# 目录 contents

微信社区 | WeChat community

社群匹配 | Community matching

特别报道 | Special report

- 22 中央层面首次系统部署！新能源汽车发展迎重大利好！
- 25 重磅！三部门印发《加快构建新型电力系统行动方案（2024—2027年）》！

市场聚焦 | Market focus

- 28 内卷浪潮下，充电运营商如何借势起飞？
- 31 充电基础设施行业发展再迎利好，车网互动如何驶入“快车道”
- 34 新能源汽车销量首超燃油车，国内汽车市场跨过拐点？
- 37 汽车行业观察：乘用车内卷或是必然，商用车市场机会渐显
- 40 “新能源+储能”模式推动新型储能发展驶入快车道

产业观察 | Industry observation

- 42 充电桩“下乡”进行时，乡村绿色出行注入“新电能”

广告索引 | Ad index

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 封二：江苏一航电动科技有限公司   | 封三：深圳市优优绿能电气股份有限公司   |
| 扉页：江西瑞华智能科技有限公司   | 封底：车桩新媒体             |
| P2：深圳电王快充技术有限公司   | P3：莱姆电子（中国）有限公司      |
| P4：郑州久弘塑胶模具有限公司   | P5：浙江大汽新能源股份有限公司     |
| P6：深圳市万志宇科技有限公司   | P7：宁波宝橙电子有限公司        |
| P8：深圳市凌康技术有限公司    | P9：小蓝快充新能源科技（深圳）有限公司 |
| P10：郑州和动新能源有限公司   | P11：郑州和动新能源有限公司      |
| P12：宁波海甬威智控电子有限公司 | P13：青岛英利达新能源有限公司     |
| P14：深圳市万控科技开发有限公司 | P15：深圳市赛特新能科技有限公司    |
| P66：广州蔚景科技有限公司    | P67：深圳市斯康达电子有限公司     |
| P68：深圳市优力特技术有限公司  |                      |



# 目录 contents

- 45 从增量到提质，充电行业高质量发展面临四大挑战
- 48 保费涨价、拒保，新能源车企能否破车险困局
- 51 头条| 动力电池行业洗牌加速 价格战与海外布局并行

## 行业数据 | Industry data

- 53 简报：2024年1-7月新能源汽车、动力电池、充电设施运行情况

## 技术应用 | Technology application

- 56 多车同时充电，为何会出现被【抢电】的现象？

## 环球资讯 | Global News

- 59 德国汽车电动化转型之路遭遇“逆风”

## 大事记 | Chronicle of events

- 62 大事记

版权声明：本刊所载文章内容及观点，并不代表本刊立场。本刊登载之内容部分来源于网络，对其所持数据、观点不声明或保证其正确性与可靠性。本刊所有广告内容及产品资料由企业自行提供，产品的品牌、质量和服务及知识产权纠纷均与本刊无关。

投稿和广告联系：

18975609367 (微信同号)  
a18975609367@163.com

免费赠阅 内部期刊

## 微信社区



车桩网公众号

“再小的个体，也有自己的品牌”，既有的传播方式已经被打破。基于移动端的微信朋友圈、公众号、小程序、视频直播等，已经日益深入人心，成为我们生活和工作中密不可分的一部分。因此开辟这个栏目，从移动端走来，结合传统纸媒，实现线上线下的共同分享，在不经意间、让我们获得资讯的方式，无处不在！拿起您的手机扫一扫，获取更多信息吧！



新能源数据中心

### 25.34亿！财政部加快推进新能源汽车充电网络“县县通”



财政部关于下达2024年节能减排补助资金预算（第二批），用于县域充换电设施补短板试点奖励资金预拨以及循环经济试点示范项目验收清算。年度资金总额：257400万元，实际下达金额：253400万元。

[\(扫码阅读全文\)](#)

### 开展电动汽车充电设施网络拓展行动！三部门联合发文！

国家发展改革委、国家能源局、国家数据局联合印发《加快构建新型电力系统方案（2024-2027年）》（以下简称《方案》）。针对电动汽车充电设施网络拓展行动，《方案》具体提出了：完善充电基础设施网络布局；加强电动汽车与电网融合互动；建立健全充电基础设施标准体系。



[\(扫码阅读全文\)](#)

### 新能源乘用车月度销量首超燃油车，汽车市场迎来历史一刻



乘联会数据显示，2024年7月全国乘用车市场零售172.0万辆，其中新能源车市场零售87.8万辆，同比增长36.9%；常规燃油车零售84万辆，同比下降26%。这意味着7月份新能源乘用车零售销量，超过了常规燃油车销量。一增一降之间，汽车市场将迎来结构性变革。

[\(扫码阅读全文\)](#)



## 微信社区

### 重磅文件出台！事关满足充电桩大规模接入和消纳需求

国家能源局发布了关于印发《配电网高质量发展行动实施方案（2024—2027年）》的通知。其中提出建立健全配电网与电动汽车充电设施等协调发展机制。引导充电设施合理分层有序接入中低压配电网，并针对性提出扩大接入容量的方案、举措和时限要求。



[（扫码阅读全文）](#)

### 北京年底建成超充站500座，新建公共充电设施全面共享



北京市发改委日前联合北京市城市管理委印发实施《本市加快推进新能源汽车超级充电站建设实施方案》（以下简称《实施方案》），其中提出，到2024年底，全市建成超充站500座；到2025年底力争实现数量翻番，达到1000座。

[（扫码阅读全文）](#)

### 欧盟对华电动车终裁结果公布，多方坚决反对！

欧盟委员会对此前发起的对华电动汽车反补贴调查进行了终裁。欧委会披露的决定草案中，拟议税率进行了小幅调整，并决定不追溯征收，其中，比亚迪从此前的17.4%调整为17.0%，上汽集团从37.6%调整为36.3%。



[（扫码阅读全文）](#)

### 上海：鼓励重型货车开展新能源化试点，加快推进重货充换电站布局建设



近日，上海市交通委员会等部门发布的《上海市交通领域大规模设施设备更新专项工作方案（2024—2027年）》。其中指出：计划到2027年底前，上海市公交车、出租汽车全面实现新能源化，年均更新车辆超过总量的9%，累计更新公交车6200辆、出租汽车1.1万辆。

[（扫码阅读全文）](#)

### 新能源汽车年检新规发布：明年3月起实施，电池充电成必检项

据国家标准信息公共服务平台显示，8月23日，国家标准《新能源汽车运行安全性能检验规程》发布，将于2025年3月1日正式实施。《新能源汽车运行安全性能检验规程》将成为我国首部专门针对新能源车的安全检测标准。



[（扫码阅读全文）](#)

社群匹配

我们发起和管理的群友通讯录聚集了数十万行业精英，同时活跃在上千个专业微信群聊中；和行业组织、专业机构等保持密切合作，能迅速提高产学研转化和上下游资源对接；实现粉丝精准引流，实现群友高效社交，形成良性发展的行业生态圈效应。我们将定期推出新能源汽车产业链群友展示机会，实现线上线下零距离交流！

全球新能源汽车产业链通讯录  
已有36000人加入



丰富的人脉资源 期待您的加入



**黄曦 (黄曦)**  
重庆牛酷新能源有限公司 副总经理  
手机:1388365  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:重庆牛酷新能源有限公司  
部门职务:副总经理  
邮箱:54160961@qq.com  
微信号:1388365  
产品:光储充整体解决方案、360-960KW液冷快充  
地址:重庆北碚区润兴路269号



**柯伦 (柯伦)**  
丝路数学视觉 多媒体部-平面设计师  
手机:1326588  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:柯伦  
手机:1667555  
单位/公司:爱克股份  
部门职务:品牌总监  
邮箱:461314663@qq.com  
微信号:1667555  
产品:充电桩+户外照明  
地址:深圳光明



**安静 (安静)**  
南京舟拓信息科技有限公司 销售  
手机:1585062  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:安静  
手机:1585062  
单位/公司:南京舟拓信息科技有限公司  
部门职务:销售  
邮箱:1585062@139.com  
微信号:1891448  
产品:充电桩主控板  
地址:南京市江宁区诚信大道水长街



**边祝良 (边祝良)**  
浙江圣昂投资管理有限公司 董事长  
手机:1895758  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:浙江圣昂投资管理有限公司  
部门职务:董事长  
邮箱:1304011517@qq.com  
微信号:BZL7788  
产品:柴油  
地址:杭州



**柯伦 (柯伦)**  
丝路数学视觉 多媒体部-平面设计师  
手机:1326588  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:柯伦  
手机:1667555  
单位/公司:爱克股份  
部门职务:品牌总监  
邮箱:461314663@qq.com  
微信号:1667555  
产品:充电桩+户外照明  
地址:深圳光明



**陈浩 (陈浩)**  
益德化工贸易有限公司 市场经理  
手机:1890320  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:益德化工贸易有限公司  
部门职务:市场经理  
邮箱:1890320@163.com  
微信号:1890320  
产品:氢氧化锂 碳酸锂 石墨粉  
地址:河北



**谷粒归仓 (谷粒归仓)**  
全航能源科技有限公司 法人  
手机:1319724  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:谷粒归仓  
手机:1319724  
单位/公司:全航能源科技有限公司  
部门职务:法人  
邮箱:1184342287@qq.com  
微信号:pj1184342287  
产品:储能  
地址:武汉



**韩珊珊 (韩珊珊)**  
浙江天正电气股份有限公司 销售经理  
手机:1869693  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:浙江天正电气股份有限公司  
部门职务:销售经理  
邮箱:153755440@qq.com  
微信号:1869693  
产品:充电桩专用电气元件、塑壳、浪涌、接触...  
地址:重庆市九龙坡区袁家岗上新城上城5栋2111



## 社群匹配

**李乾坤 (李乾坤)**

四川英杰新能源有限公司 商务经理  
手机:1738069  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:四川英杰新能源有限公司  
部门职务:商务经理  
邮箱:1215387459@qq.com  
微信号:1738069  
产品:交流充电桩、直流充电桩全系列  
地址:四川省德阳市旌阳区图江门路19号

**李心怡 (李心怡)**

江苏三亿检测技术有限公司 业务  
手机:1813609  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:江苏三亿检测技术有限公司  
部门职务:业务  
邮箱:xy@3e-test.com  
微信号:1813609  
产品:专注于汽车领域测试  
地址:江苏省苏州市昆山市

**刘俊林 (刘俊林)**

菏泽精研时代信息咨询有限公司 总经理  
手机:1785300  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:菏泽精研时代信息咨询有限公司  
部门职务:总经理  
邮箱:1502055@163.com  
微信号:1785300  
产品:标准化服务, 认证咨询服务, 信息技术推广  
地址:山东省菏泽市

**卢伟根 (卢伟根)**

广州宗茂塑胶有限公司 销售  
手机:1343326  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:卢伟根  
手机:1343326  
单位/公司:杭州中好智能制造有限公司  
部门职务:销售  
邮箱:lw@zmpas.com  
微信号:1343326  
产品:陶瓷  
地址:杭州

**施融 (施融)**

玖开特种线缆(上海)有限公司 销售总监  
手机:1365599  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:玖开线缆集团  
部门职务:销售经理  
邮箱:313141081@qq.com  
微信号:1365599  
产品:线缆  
地址:福建泉州

**宋工 (宋工)**

东莞市致胜保温材料有限公司 经理  
手机:1382720  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:东莞市致胜保温材料有限公司  
部门职务:经理  
邮箱:841668134@qq.com  
微信号:1382720  
产品:高分子材料  
地址:东莞

**王震 (王震)**

江西瑞华充智能科技有限公司 销售  
手机:1561900  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:江西瑞华充智能科技有限公司  
部门职务:销售  
邮箱:304207185@qq.com  
微信号:1561900  
产品:充电桩  
地址:西安

**吴华伟(鼎发 中字) (吴华伟(鼎发 中字))**

中字 (山东) 新能源汽车销售服务有限公司 ...  
手机:1596668  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
姓名:吴华伟  
手机:1596668  
单位/公司:中字 (山东) 新能源汽车销售服务有限公司  
部门职务:总经理  
邮箱:wuhuawei0721@qq.com  
微信号:1335669  
产品:充电站运营  
地址:山东省济南市

**夏梦 (夏梦)**

深圳立讯检测 储能一部  
手机:1872250  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:深圳立讯检测  
部门职务:储能一部  
邮箱:1034246931@qq.com  
微信号:1309542  
产品:检测认证  
地址:深圳市宝安区桥南新区沙井街道

**邹果 (邹果)**

重庆无上微电科技有限公司 总经理  
手机:1592274  
奉献:0 分享:0 引荐:0  
单位/公司:重庆无上微电科技有限公司  
部门职务:总经理  
邮箱:moment1921@163.com  
微信号:1592274  
产品:新能源元器件  
地址:重庆市南岸区南滨路



## 中央层面首次系统部署！新能源汽车发展迎重大利好！

文|赵建国 编辑|易之

“到2035年，新能源汽车成为新销售车辆的主流”、“完善充（换）电站、加氢（醇）站、岸电等基础设施网络”、“推进氢能‘制储输用’全链条发展”……8月11日，中共中央、国务院印发《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》（以下简称《意见》），对深入推进包括汽车产业在内的绿色低碳发展作出全面部署。“党的二十届三中全会就加快经济社会发展全面绿色转型指明方向，此次党中央、国务院印发的《意见》，对加快经济社会发展全面绿色转型作出系统谋划和总体部署，对于汽车产业实现绿色转型、低碳环保、高质量发展有着重要的指导意义。”中国汽车工程学会名誉理事长付于武表示，汽车产业连接了上下游众多产业链条，在绿色转型、低碳发展中发挥着难以替代的重要作用。当前我国新能源汽车依然保持稳健增长，已经成为引领绿色转型的先锋。



### 新能源汽车引领绿色转型

《意见》提出，要推广低碳交通运输工具。大力推广新能源汽车，推动城市公共服务车辆电动化替代。加快淘汰老旧运输工具，推进零排放货运。到2035年，新能源汽车成为新销售车辆的主流。其中还提出，开展新能源汽车下乡活动等。

“此次《意见》的方向十分明确，就是要大力的推广新能源汽车，坚定不移的推动绿色转型，这也是党的二十届三中全会所强调的未来发展方向。”中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡认为，《意见》提出了城市公共服务车辆的电动化替代，其实这既是城市居民接触较多的电动化成果，同时也是可以让绿色转型的成果最大程度惠及民众的载体。而且，近年来在新能源汽车推广中，乘用车快于商用车，《意见》提出推进零排放货运，有一定的针对性。

截至目前，北京、成都、深圳、杭州等城市都在大力推行城市出租车、公交车电动化。据近日出台的《上海市交通领域大规模设施设备更新专项工作方案（2024-2027年）》，计划到2027年底前，上海市公交车、出租汽车全面实现新能源化。

其实，早在2020年10月国务院办公厅印发的《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（以下简称《规划》）中，就提出了“到2035年纯电动汽车成为新销售车辆的主流”等目标。中国科学院科技战略咨询研究院产业科技创新研究部部长王晓明表示，同样的时间点，从《规划》中的“纯电动汽车”发展到《意见》中的“新能源汽车”，这显然是扩大了车型的覆盖面，更为注重节能减排的实际效果。

“当前，新能源汽车对燃油车的替代效应正逐步增强。”国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青认为，2027年新能源汽车市场处于对燃油车快速替代阶段，2030年我国新能源汽车产销量将达到3000万辆。由此，到2035年，新能源汽车成为新销售车辆的主流的目标基本可以实现。

近年来，多部门组织的新能源汽车下乡取得初步成效，2022年到2023年，农村电动汽车的渗透率从4%上升到17%，增幅明显。“新能源汽车下乡活动，对于大力推广新能源汽车，加速城市到乡村的

绿色转型成效初显。”付于武表示，根据《意见》提出的要求，要把这项活动坚持下去，为绿色转型增添更多力量。

### 基础设施建设仍需加强

《意见》还提出，建设绿色交通基础设施。完善充（换）电站等基础设施网络，加快建设城市智慧交通管理系统。完善城乡物流配送体系，推动配送方式绿色智能转型。

最新数据显示，截至2024年7月，中国充电联盟成员单位总计上报公共充电桩320.9万台。从2023年8月到2024年7月，月均新增公共充电桩约8.3万台，桩车增量比为1:3。

尽管充电基础设施增速明显，但全国范围内布局不均衡，部分居民小区建桩难，以及居民小区的电力扩容跟不上新能源汽车的发展的问题依然在一些地区不同程度存在。“充电高峰，特别是快充的充电高峰，与居民用电高峰重叠，尤其是在夏季会增加用电的紧张和调峰的压力。”王青表示，《意见》明确指出了“完善”是方向，所以要在充电基础设施布局上适度超前，发挥政府的指导作用，通过大数据和政策改善，优化并完善充电基础设施的布局。还可以利用峰谷电价的分化，引导消费者在夜间用电低谷时充电，以及完善反向充电回馈电网的政策。

“特别是高速公路的充电基础设施建设，将为解决节假日自驾出行的电动汽车排队充电问题提供帮助。”并且，安庆衡认为，完善充换电基础设施网络建设，是大力推广新能源汽车、加快绿色转型的基础。

“《意见》中的相关要求，都与汽车智能化等



相关科技创新密切相关。”王晓明表示，一方面，完善城乡物流配送体系，推动配送方式绿色智能转型，仍需依靠科技创新的力量，不仅车辆要电动化，在特定园区等场景也可以实现无人车辆的物流配送，这方面其实已经有企业和地方在进行示范运行。另一方面，加快建设城市智慧交通管理系统，让车辆走最畅通的道路，不仅是治理城市交通拥堵问题的出路，也是实现节能减排、绿色转型的路径。有研究表明，一辆纯电动或插电式混动大客车一年可减少约1吨碳排放。

#### 氢能产业链前景看好

《意见》中对于氢能的发展也作出新的部署，其中既有推进氢能“制储输用”全链条发展的要求，也有完善加氢（醇）站等基础设施网络的计划。

统计表明，自2015年至2024年上半年，全国氢燃料电池汽车累计产量和销量分别为21267辆和20740辆。截至今年上半年，我国有加氢站456座，与数量庞大的加油站或充电站相比，依然数量不足。

“氢能产业发展前景良好，但目前无论从技术上还是现实看，我国氢燃料电池汽车推广应用和加氢站建设仍然存在短板。”安庆衡表示，由于氢能领域技术上至今仍有部分尚未完全突破、以及相关技术应用不成熟等问题，目前主要应用范围是氢燃料电池商用车，乘用车相对较少。而加氢站建设的核心难点，是政策依然将氢作为危化品，各项要求十分严苛。所以，按照《意见》所指的方向，未来首先要在技术方面有所突破，大幅提升氢能“制储输用”的安全性，才能为加快应用铺平道路。

令人欣慰的是，相关统计数据显示，至今，全国已有29个省级行政区发布了氢能产业发展专项规划或实施意见，为未来发展带来了希望，也为《意见》相关内容的落地提供了广泛的基础。

行业普遍认为，《意见》为节能和新能源汽车发展、加快绿色转型带来了强大的推动力。王晓明表示，党的二十大报告中提出了“四新”的概念，即新领域、新赛道、新动能、新优势，其实是对新能源汽车这样的新兴产业及未来产业特征的准确概括，而且这也是新质生产力的内在实质。新能源汽车产业集聚着技术突破和市场需求的升级，也是引领绿色转型的重要支柱。

“以往十年，是我国新能源汽车逐步突破，站上世界领先水平的十年。”付于武表示，按照《意见》提出的目标，未来十年，将是我国新能源汽车走向普及的关键十年，也意味着新能源汽车在经济社会绿色转型中的引领作用将更为凸显。认真贯彻落实《意见》的要求，加速新能源汽车的推广应用，汽车产业才能为经济社会绿色转型和创新发展作出更大贡献。（中国汽车报）







## 重磅！三部门印发《加快构建新型电力系统行动方案（2024—2027年）》！

本刊编辑 | 易之

8月6日，国家发改委等三部门印发《加快构建新型电力系统行动方案（2024—2027年）》，其中提到，提高在输电通道新能源电量占比。适应新能源快速发展需要，通过有序安排各类电源投产，同步加强送受端网架，提升送端功率调节能力，有效提高在输电通道新能源电量占比。

打造一批系统友好型新能源电站。整合源储资源、优化调度机制、完善市场规则，提升典型场景下风电、光伏电站的系统友好性能。改造升级一批

已配置新型储能但未有效利用的新能源电站，建设一批提升电力供应保障能力的系统友好型新能源电站，提高可靠出力水平，新能源置信出力提升至10%以上。

实施一批算力与电力协同项目。统筹数据中心发展需求和新能源资源禀赋，科学整合源荷储资源，开展算力、电力基础设施协同规划布局。探索新能源就近供电、聚合交易、就地消纳的“绿电聚合供应”模式。整合调节资源，提升算力与电力协

同运行水平，提高数据中心绿电占比，降低电网保障容量需求。探索光热发电与风电、光伏发电联营的绿电稳定供应模式。加强数据中心余热资源回收利用，满足周边地区用热需求。

原文见下：

#### 加快构建新型电力系统行动方案

（2024—2027年）

为深入贯彻落实习近平总书记关于构建新型电力系统的重要指示精神和《中共中央办公厅、国务院办公厅关于深化电力体制改革加快构建新型电力系统的意见》有关要求，进一步加大工作力度，在一些关键环节力争取得新突破，加快推进新型电力系统建设，为实现碳达峰目标提供有力支撑，制定本行动方案。

#### 一、总体要求

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入贯彻党的二十大精神，完整、准确、全面贯彻新发展理念，加快构建新发展格局，着力推动高质量发展，切实落实“四个革命、一个合作”能源安全新战略，围绕规划建设新型能源体系、加快构建新型电力系统的总目标，坚持清洁低碳、安全充裕、经济高效、供需协同、灵活智能的基本原则，聚焦近期新型电力系统建设亟待突破的关键领域，选取典型性、代表性的方向开展探索，以“小切口”解决“大问题”，提升电网对清洁能源的接纳、配置、调控能力。在2024—2027年重点开展9项专项行动，推进新型电力系统建设取得实效。

#### 二、电力系统稳定保障行动

（一）优化加强电网主网架。适应电力发展新形势需要，组织开展电力系统设计工作，优化加强电网主网架，补齐结构短板，夯实电力系统稳定的物理基础，保障电力安全稳定供应和新能源高质量的发展。

（二）提升新型主体涉网性能。针对新能源、电动汽车充电基础设施、新型储能等快速发展的实际，制修订并网技术标准和管理要求，合理提高新型主体对频率、电压扰动的耐受能力和主动支撑调节能力，加强并网检测，确保涉网性能达标，源网荷储协同提升电力系统稳定水平。

（三）推进构网型技术应用。根据高比例新能源电力系统运行需要，选择典型场景应用构网型控制技术，具备主动支撑电网电压、频率、功角稳定能力，提升系统安全稳定运行水平。

（四）持续提升电能质量。严格落实《电能质量管理办法（暂行）》，指导地方电力管理部门做好电能质量的管理工作，压实各方电能质量管理责任，加强常态化管理，持续提升电力系统电能质量的水平。

#### 三、大规模高比例新能源外送攻坚行动

（五）提高在输电通道新能源电量占比。适应新能源快速发展需要，通过有序安排各类电源投产，同步加强送受端网架，提升送端功率调节能力，有效提高在输电通道新能源电量占比。

（六）开展新增输电通道先进技术应用。优选一批电力规划明确的“沙戈荒”大基地和主要流域水风光一体化基地送出通道，在保障送出通道电力供应能力的前提下，依托先进的发电、调节、控制技术，开展新型交直流输电技术应用，有效降低配套煤电比例，实现高比例或纯新能源外送。

#### 四、配电网高质量发展行动

（七）组织编制建设改造实施方案。围绕供电能力、抗灾能力和承载能力提升，指导各省份能源主管部门编制配电网发展实施方案，明确工作目标、任务举措、项目安排、资金保障等内容，并做好与配电网规划的衔接。

（八）健全配电网全过程管理。指导各地开展新能源接网影响分析，建立配电网可开放容量定期发布和预警机制。在电动汽车发展规模较大的重点省份，组织开展配电网可接入充电设施容量研究。针对性提升新能源、电动汽车充电设施接网能力。加快健全配电网工程定额与造价管理体系，完善模块化设计、规范化选型、标准化建设，提高配电网工程建设效率和安全质量。

（九）制定修订一批配电网标准。对现有配电网技术标准进行全面梳理，按照“推动修订、加快制定、深入研究”分类形成配电网标准清单，细化责任分工、工作要求和进度安排，推动构建系统完备、科学规范、安全可靠的配电网标准体系。



（十）建立配电网发展指标评价体系。按照客观、系统、科学、可行的原则开展规划建设、运维管理、电能质量、投资效益等环节的具体指标设计，并且，探索建立配电网发展指标评价体系，科学评价各省（区、市）和有关重点城市的配电网发展成效。

## 五、智慧化调度体系建设行动

（十一）加强智慧化调度体系总体设计。适应大规模高比例新能源和新型主体对电力调度的新要求，全面推进调度方式、机制和管理的优化调整。研究新一代电力调度系统的基本定义、主要特征、分阶段实现路径、关键技术等内容，加快新型调度控制技术应用，做好调度与电力市场的衔接。

（十二）创新新型有源配电网调度模式。重点在分布式新能源、用户侧储能、电动汽车充电设施等新型主体发展较快的地区，探索应用主配微网协同的新型有源配电网调度模式，鼓励其他地区因地制宜同步开展探索。通过完善市、县级电力调度机制，强化分布式资源管控能力，提升配电网层面就地平衡能力和对主网的主动支撑能力。

## 六、新能源系统友好性能提升行动

（十三）打造一批系统友好型新能源电站。整合源储资源、优化调度机制、完善市场规则，提升典型场景下风电、光伏电站的系统友好性能。改造升级一批已配置新型储能但未有效利用的新能源电站，建设一批提升电力供应保障能力的系统友好型新能源电站，提高可靠出力水平，新能源置信出力提升至10%以上。

（十四）实施一批算力与电力协同项目。统筹数据中心发展需求和新能源资源禀赋，科学整合源荷储资源，开展算力、电力基础设施协同规划布局。探索新能源就近供电、聚合交易、就地消纳的“绿电聚合供应”模式。整合调节资源，提升算力与电力协同运行水平，提高数据中心绿电占比，降低电网保障容量需求。探索光热发电与风电、光伏发电联营的绿电稳定供应模式。加强数据中心余热资源回收利用，满足周边地区用热需求。

（十五）建设一批智能微电网项目。鼓励各地结合应用场景，因地制宜建设智能微电网项目。在

电网末端和大电网未覆盖地区，建设一批风光储互补的智能微电网项目，提高当地电力供应水平。在新能源资源条件较好的地区，建设一批源网荷储协同的智能微电网项目，提高微电网自调峰、自平衡能力，提升新能源发电自发自用比例，缓解大电网调节和消纳压力，积极支持新业态新模式发展。

## 七、电力系统调节能力优化行动

（十八）建设一批共享储能电站。在用好常规调节措施的基础上，聚焦新型储能优化系统调节能力。针对部分地区短期内新能源快速发展、系统调节需求快速提升的实际，科学开展调节能力需求分析，在确保安全的前提下，布局一批共享储能电站，同步完善调用和市场化运行机制，提升系统层面的电力保供和新能源消纳能力。

（十九）探索应用一批新型储能技术。围绕不同应用场景对爬坡速率、容量、长时间尺度调节及经济性、安全性的需求，探索建设一批液流电池、飞轮、压缩空气储能、重力储能、二氧化碳储能、液态空气储能、钠离子电池、铅炭电池等多种技术路线的储能电站。通过合理的政策机制，引导新型储能电站的市场化投资运营。

## 八、电动汽车充电设施网络拓展行动

（二十）完善充电基础设施网络布局。以“两区”（居住区、办公区）、“三中心”（商业中心、工业中心、休闲中心）为重点，因地制宜布局公共充电基础设施，扩大高速公路的充电网络覆盖范围并加强节假日的充电服务保障，有效增加农村地区的充电设施，逐步构建日益完善的充电基础设施网络。

（二十一）加强电动汽车与电网融合互动。充分利用电动汽车储能资源，全面推广智能有序充电。支持开展车、桩、站、网融合互动探索，研究完善电动汽车充电分时电价政策，探索放电价格机制，推动电动汽车参与电力系统互动。

（二十二）建立健全充电基础设施标准体系。加快以快充技术为代表的先进充换电技术标准制修订，探索建立车网互动相关标准，健全完善充电基础设施规划、设计、建设、运营等方面标准体系，提升标准国际化引领能力。（国家发改委）



## 内卷浪潮下，充电运营商如何借势起飞？

本刊编辑 | 罗富敏

自2023年国务院办公厅发布《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》以来，我国充电产业已经开启升级转型发展的新篇章，新能源汽车充电需求从“能充电”向“充好电”升级。最新数据显示，我国充电基础设施规模持续扩大，截止到7月底，充电桩保有量已突破1000万台。

毋庸置疑，超1000万台充电桩有力支撑了全国超2400万辆新能源汽车的电能补给。如今，在新能源汽车渗透率首次突破50%这道分水岭上，充电桩行业发展的聚焦点与着力点已悄然转变。

此前不久，2024中国国际电动汽车充换电运营商大会在北京首钢园举行。了解到，内卷浪潮下，充电桩行业未来奔赴星辰大海，以下三点新趋势值得关注：

第一，冲破内卷枷锁，充电桩行业将从“卷价格”升级到“卷服务”。第二，新能源汽车私人市场爆发已



是大势所趋，未来围绕C端市场布局将成为出路之一。第三，结合电力与能源，发挥好充电网络在构建新型电力系统中的作用，是未来行业行稳致远的必经之路。

#### 从“卷价格”升级到“卷服务”

“这条赛道前景好，门槛也低，很多的企业都在高价抢资源，当前充电站投建及运营的竞争也非常激烈。”广汽能源科技公司华北大区总监丁安国指出。

不过，在内卷、竞争激烈的氛围下，充电桩行业的吸引力依旧不容小觑。这个行业的新进入者，多如雨后春笋。中科全速相关负责人表示，行业“内卷”也是市场竞争和技术创新的必然结果。

“打价格战，大家都不盈利，行业就没有办法可持续发展下去，更不用提合理、科学布局整个充电网络了。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟（简称“充电联盟”）副秘书长全宗旗认为，服务是破局之处。

他指出，服务是今年充电基础设施行业发展的关键词之一。现在整个行业已经发展到从“比价格”向“比服务”进行转变。充电基础设施整个行业，包括设备企业，平台企业，服务企业以及车企，都需要深刻的思考，如何给车主提供更好的充电服务。

其中，发布的《新能源汽车充换电产业研究报告（2024版）》中也指出，当下充电桩整体的利用率都偏低，36座城市公用桩的平均时间利用率仅为11.3%，其中，平均时间的利用率不足10%的城市就有15座。

全宗旗指出，企业把精细化服务做好，充电场站的利用率就会上来，也有利于企业缩短资本周期。随着私家车主比例的提升，用户对服务的需求正慢慢差异化，充电基础设施行业往高质量方向发展，不仅包括高品质的设备，也包括与之相匹配的运维和服务。

为针对全国的公共场站进行差异化评级，引导车主依据不同的需求选择不同的星级场站，充电联盟和主要的充电运营企业、车企、地方政府、设备企业、保险公司等历经一年进行交流与讨论，形成

并发布了《电动汽车充电设施及场站测试评价规范》。其中评级的内容有场站设施、场站服务能力两大方向，包括安全合规，运营效率，服务便利，绿色低碳等。

目前，上海、浙江、安徽等地也在做本省/本市的星级评价，有些还和运营补贴挂钩。比如，今年上海市已经发布了新能源出租车充电示范站评分标准（2023版），杭州市也举行了新能源汽车基础设施建设运营企业等级评价和示范站点评选工作。

据悉，充电联盟正在和多地的地方政府进行沟通，接下来，全国星级评价将作为最低标准，地方政府在此基础上再提高些要求。此外，国家市场监督管理总局也将启动充电桩质量的分级标准，未来针对全国的充电设备进行质量分级，同时和星级评价挂钩。

#### 围绕C端市场布局“补短板”

充电行业这么卷，未来十年的发展趋势在哪里？特来电副总裁张荣纪的回答是：面向C端市场布局是趋势之一。

根据中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会公布的最新数据，7月份，新能源乘用车国内零售渗透率首次突破50%大关。目前行业对2024年全年新能源汽车市场渗透率的预判为40%。不过，由于很多城市更换网约车和出租车为新能源车型的市场基本上已经达到饱和，接下来新能源汽车增量的90%将来自私家车。

根据广州小鹏智慧充电科技副总经理雍洁分享的数据，目前部分车主会安装家充桩，但仍然有60%以上的私家车的充电需求会产生在公共网络，并且，各家车主对自家品牌充电桩的需求也在逐步的提升。

张荣纪指出，现在比较卷的是公共充电市场，车桩比达到了2:1。充电站和加油站不一样，充电站可以建到小区、园区、甚至是办公楼底下，这就意味着，未来私人市场的爆发将会给行业带来巨大的红利。

根据特来电分享的北京地区的数据，一辆私家车平均一个月充电8次，每次充电2.36h。而对于私家车来说，95%以上的车辆每天会停放21h。如果能

够实现谁停谁充，将会真正实现方便。如今，即使在北京、上海、深圳这样的一线城市，依然没有达到。因此，未来10年，私家车充电是非常大的赛道，特来电北京充电场站就是通过向C端转型实现了盈利。

值得注意的是，目前，国家层面、地方政府以及企业都在以“两区”（居住区、办公区）、“三中心”（商业中心、工业中心、休闲中心）为重点，以及高速公路、农村地区等区域完善电动汽车充电设施网络，这几个场景正是解决C端用户充电痛点的关键之处。

此外，各省的交投集团和高速公司开始进入充换电领域，围绕高速公路、公路沿线加快投建速度。蔚来、理想、小鹏、大众、广汽等主机厂也在积极构建超快充补能网络，服务好C端车主。就在8月20日，蔚来汽车的充电网络建设更是迈出一大步，发布了“加电县县通”计划，目标在2025年6月30日前，蔚来将实现充电县县通。

不过，目前居民区充电还存在车位不足、报桩关联方多、安全隐患突出、建设条件受限、电力容量受限等问题；高速公路的主要问题则是盈利能力和潮汐现象，也还需解决规范运营秩序、科学合理布局以及探索价格体系。

将与电力能源的融合作为“突破口”

新能源汽车产业发展与充换电基础设施之间的关系，在前期经历了两个阶段：一是争论先有鸡还是先有蛋；二是瓶颈论，认为充电基础设施制约了新能源汽车产业的发展。



中国能源研究会智慧交通与绿色能源专业委员会副主任委员贾俊国指出，突破这两个争论后走到了今天，充电行业应该关注的是，电力能源未来如何在支撑新型电力系统建设的同时，保证电动汽车的发展。

如今，新能源汽车作为分布均匀的灵活资源，在新型电力系统建设中已不容忽视，而新能源汽车与充电基础设施的发展，也对电力系统提出了更高要求。今年来，国家相关部门已出台多部文件，支持新能源汽车与电网的融合发展，以便更好地构建新型能源体系以及新型电力系统。

比如，1月4日，《关于加强新能源汽车与电网融合互动的实施意见》发布，这也是车网互动的顶层设计文件，旨在充分发挥新能源汽车在电化学储能体系中的重要作用，巩固和扩大新能源汽车发展优势，支撑新型能源体系和新型电力系统构建。

进入8月份，更是接连发布了《加快构建新型电力系统行动方案（2024—2027年）》、《配电网高质量发展行动实施方案（2024—2027年）》等。在构建新型电力系统中，电动汽车充电设施网络拓展行动已经被列为2024—2027年重点开展的9项专项行动之一。

新型电力系统的特性，为新能源汽车的发展带来了新的服务模式和新的理念，随着新能源发电比例的增加，更需要电动汽车作为灵活性负荷进行调整。因此，有行业人士指出，充电站除了赚电费的差价和服务费，未来可持续盈利还可以赚电力和能源的钱。

并且，基于国家政策层面对车网互动、虚拟电厂方向的支持与引导，已经有企业对整个市场作出预判并提前进行了布局。中科全速的负责人也提到，未来行业的发展趋势，光储充一体化智慧综合能源站大规模落地是其中之一。让新能源车用新能源电是实现碳达峰、碳中和的重要措施，而“光储充”一体化是集光伏发电、储能、充电于一体的绿色充电模式，是推动从“低碳”向“零碳”发展的重要举措。

此外，国家相关部门在做“十五五”电力发展规划过程中，已经重点关注电动汽车在未来新型电力系统建设中发挥的作用。（盖世汽车）





## 充电基础设施行业发展再迎利好，车网互动如何驶入“快车道”

本刊编辑 | 罗富敏

8月6日，国家发改委、国家能源局、国家数据局印发了《加快构建新型电力系统行动方案（2024—2027年）》（以下简称《行动方案》），并且要求在2024—2027年重点开展九项专项行动，推进新型电力系统建设取得实效。

《行动方案》中的九项专项行动分别为电力系统稳定保障行动、大规模高比例新能源外送攻坚行动、配电网高质量发展行动、智慧化调度体系建设行动、新能源系统友好性能提升行动、新一代煤电升级行动、电动汽车充电设施网络拓展行动、需求侧协同能力提升行动。

国家能源局电力司主要负责人在解读《行动方案》时表示，新型电力系统建设时间跨度长、涵盖领域广、



涉及方面多，各发展阶段的侧重点不同，需统筹推进实施。

新型电力系统是实现双碳目标的关键载体

电力系统稳定保障行动位列《行动方案》九项专项行动之首。《行动方案》提出，要着力优化加强电网主网架、提升新型主体涉网性能、推进构网型技术应用、持续提升电能质量，为新型电力系统建设提供安全稳定保障。

国家能源局电力司主要负责人表示，新形势下加快构建新型电力系统意义重大，是助力实现“双碳”目标的关键载体、是长远保障我国能源安全的战略选择、是应对好电力转型挑战的有效举措。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜表示，新型电力系统的创新之处在于其清洁低碳、安全充裕、经济高效、供需协同、灵活智能的特点；他进一步解释称，目前我国新型电力系统建设处于初步阶段，虽然已经有一些新能源电站和虚拟电厂建设，但整体上还需要进一步推进清洁能源的开发和利用，以及智能电网的建设。

第二项专项行动是大规模、高比例新能源外送攻坚行动，提高在运输电通道新能源电量占比、开展新增输电通道先进技术应用。国家能源局电力司主要负责人解释称道，目前，在运跨省区输电通道主要输送煤电、水电等传统电力，新能源电量占比较低。随着“沙戈荒”大型风电光伏基地、水风光综合基地的有序建设，新能源外送消纳需求将进一步增加。

此外，《行动方案》还包括配电网高质量发展行动、智慧化调度体系建设行动、新能源系统友好性能提升行动、新一代煤电升级行动、电力系统调

节能力优化行动等，也提到将打造一批系统友好型新能源电站、建设一批共享储能电站。

实际上，近年来我国新能源装机比例持续增长，国家能源局数据显示，截至今年6月底，全国风电光伏发电合计装机11.8亿千瓦，首次超过煤电装机量。国家能源局方面日前表示，争取到2025年终端用电电气化水平提高到30%左右；中金公司则预测到2060年70%的能源将由清洁电力供应。

电动汽车与能源转型融合将成发展趋势

《行动方案》中提到电动汽车充电设施网络拓展行动；加强电动汽车与电网融合互动。充分利用电动汽车储能资源，全面推广智能有序充电。支持开展车、桩、站、网融合互动探索，研究完善电动汽车充电分时电价政策，探索放电价格机制，推动电动汽车参与电力系统互动。

国家能源局电力司主要负责人表示，电动汽车电池作为储能资源，为电力系统灵活调节提供了更多选择。针对电动汽车大规模充电需求及储能资源的有效利用，《行动方案》提出完善充电基础设施网络布局，加强电动汽车与电网融合互动，建立健全充电基础设施标准体系，加快推动电动汽车与能源转型融合发展。

车网互动最关键在于双向，与新能源汽车传统的单向充电不同，双向充放电运用到V2G技术（Vehicle-to-Grid）实现车辆和电网之间的双向充电；简单来讲就是新能源汽车既可以通过电网补电，也可以给电网供电。

中国电力企业联合会副秘书长刘永东表示，车网互动是新型电力系统建设的重要组成部分。刘永东认为，一方面，作为新增大负荷，大规模电动汽车充电桩的无序充电、高峰充电将进一步加剧电网负荷峰谷特性，让电网难以承受；另一方面，电动汽车海量的充放电资源将成为新型电力系统中重要的分布式储能，可以发挥削峰填谷作用，成为友好型充电基础设施。

不过，目前车网互动还处于发展初期。中国电力企业联合会电动交通与储能分会副秘书长周丽波认为，充换电设备侧要对充换电设备性能进行提升，配网侧的承载能力和光储充融合等方面进一步研发；此外，车网互动规模化应用关键环节如何运



用大数据、大模型和人工智能以及快速传感和精准测量技术，以及新能源汽车的放电资源评估、精细化聚合控制及车辆引导、车网信息的防控体系也是需要攻克的关键技术。

在刘永东看来，电动汽车与能源转型融合将成发展趋势，融合趋势将是逐步发展的阶段；在推进车网互动发展时需要设计出比较适合车网互动的交易品种来体现放电价值，这也是下一步应重点解决的问题。

两区三中心为重点，充电基础设施发展能否摆脱桎梏

《行动方案》中提出完善充电基础设施网络布局；以“两区”（居住区、办公区）、“三中心”（商业中心、工业中心、休闲中心）为重点，因地制宜布局公共充电基础设施，扩大高速公路充电网络覆盖范围并加强节假日充电服务保障，有效增加农村地区充电设施，逐步构建日益完善的充电基础设施网络。

此外，《行动方案》也提到建立健全充电基础设施标准体系。加快以快充技术为代表的先进充换电技术标准制修订，健全完善充电基础设施规划、设计、建设、运营等方面标准体系。国家能源局电力司主要负责人表示，随着我国新能源汽车发展驶入“快车道”，保有量的大幅增加对配套充电基础设施建设提出了更高要求。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，截至今年6月底，我国充电基础设施的规模超过1000万台。充电基础设施的服务网络初步形成。

不过，充电基础设施行业快速发展的同时也仍存桎梏。刘永东表示，当前充换电行业还存在充换电设施布局不够完善、结构不够合理、服务不够均衡、运营不够规范等问题。此外，中国电动汽车充电基础设施促进联盟方面表示，目前主要充电基础设施还是分布在经济发达的区域，一些县乡及农村区域的充电设施布局相对不完善，老旧小区充电便利性不足。

在刘永东看来，目前要解决怎么把桩用好，怎么让车主有良好的充电体验，充电桩的建设和发展如何能够适应新能源汽车的发展，如何能适应智能城市的发展和能源转型。

民生证券分析称充电桩需求较为刚性，预计2025年国内充电桩存量市场规模或超过3000亿元。（新京报）





## 新能源汽车销量首超燃油车，国内汽车市场跨过拐点？

本刊编辑 | 罗富敏

8月8日17时，中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会发布2024年7月全国乘用车市场分析，根据数据显示，全国乘用车市场今年7月零售销量为172万辆。

其中传统燃油车零售销量为84万辆，同比下降26%，环比下降7%。而新能源车87.8万辆，同比增长36.9%，环比增长2.8%。新能源车国内零售渗透率达到51.1%，较去年同期提升15个百分点。

以上数据表明，在如今的汽车市场中，新能源汽车已经成为了大多数消费者的第一选择。那么，新能源汽车的国内市场销量因何超过已经发展百年的传统燃油车？

“无形之手”

新能源汽车销量之所以能够超越传统燃油车，最主要最根本的原因还是市场认可度足够高。



技术的飞速迭代升级，是新能源汽车决战市场的必杀技。

由于电机驱动的天然优势，新能源汽车的加速早已成了各大车企“卷生卷死”的必选赛道。二三十万的新能源车型，零百加速最快成绩，基本都能在5秒之内。哪怕价格下探到10万元的区间，各类新能源车型的加速成绩基本也在10秒之内。不到30万元的小米SU7，零百加速能达到2.78秒，这个成绩放在传统燃油车领域里，少说也得是“百万级豪车”的水平。

除了加速这种原生优势之外，新能源汽车二十年的技术积累和迭代发展已经达到了一个新的高度。国产新能源汽车里，各家各户都有着自己拿得出手的“独门武艺”。

无论是比亚迪已经更新到第五代的超级混动DM-i，还是吉利的浩瀚架构、雷神混动，亦或者理想的豪华智能座舱、蔚来的换电，以及鸿蒙智行系列的自动驾驶，都代表着各大新能源汽车厂商角逐沙场的决心，也各自拥有着自己核心的消费群体和拥护者。

新能源汽车场域的细分，更加精准的找到消费者的用车痛点，给予了车主更为个性化的用车体验。想要追求极致性价比，比亚迪或许是优质之选。想要豪华、智能，满足一家人的需要，那不妨看看理想和问界。而在追求更科技、更节能之外还想要拥有一定的驾驶体验，或许吉利和极氪也是不错的选择……

在技术之外，新能源车还拥有比传统燃油车更舒适的配置。在一众传统燃油车型还在用机械仪表、传统模式，甚至连ACC自适应巡航都要选装的时候，国产新能源汽车早已卷的飞起。“10万级”的新能源车型里，L2.5级的自动驾驶都早已成了标配，8155芯片的车机系统、语音助手、自适应大灯更是屡见不鲜。甚至曾经在50万元以上燃油车型才能见到的空气悬挂，如今都被新能源厂商下放到了20万元级别的车型上。

技术有了，配置有了，舒适也有了，除此以外新能源汽车还有什么？答案就是经济。

无论是纯电还是混动，新能源汽车相对于传统

燃油车而言都有着更强的驾驶经济性。近年来，随着外部局势的复杂变化，国际油价不断波动，而电价则相对的稳定。以目前夏季用电高峰期的情况而言，公共充电桩快充价格基本在1.4元-3元/度，慢充价格则普遍在1元/度以下。而家用充电桩的价格则更为低廉。并且由于新能源汽车普遍配备了热泵空调，炎热夏季也能够肆意开空调，不用再担心能耗了。

实际上，中国新能源汽车的产量、销量不断扩大，以至于超越燃油车不仅是在二十多年的发展和积累之下的必然结果，也是实现“双碳”目标的重要手段。

根据联合国环境规划署（UNEP）发布的报告，汽车尾气排放是城市空气污染的主要来源之一，而新能源汽车的推广可以显著减少尾气排放，改善空气质量，促进城市生态环境的改善。

中国新能源汽车产业的蓬勃发展，消费者对于新能源汽车的认可，也是出于对环境保护和可持续发展的责任与担当。

### “有形之手”

国内新能源汽车销量超越传统燃油车的背后，离不开国家政策的支持和引导。

早在1992年，钱学森就曾建议国家开展对电动汽车的研究与制造；2001年，电动汽车被列入“863计划”；2009年，《汽车产业调整和振兴规划》发布，其中明确提出了新能源汽车产业的发展目标，提出实施新能源汽车战略；2014年国务院办公厅印发《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》；2020年，国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》。

今年7月25日，国家发展改革委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》的通知，在汽车报废更新方面，对符合条件的汽车报废更新，将补贴标准由此前的购买新能源乘用车补贴1万元、购买燃油乘用车补贴7000元，分别提高到2万元和1.5万元，增长了一倍及以上。以旧换新新政的推行受到了社会各方面的广泛关注。

此外，“汽车下乡”“新能源汽车购置税补贴

政策”等真金白银的投入也是消费者选择新能源汽车的主要因素。从消费者角度而言，购入一辆18万元左右的燃油车型需要缴纳的购置税为1.6万多元，整体算下来，到手的价格要在20万元左右。而买一辆同样18万元的新能源车，则免除了这份税费，从购车角度就省下了近10%。

并且，除了补贴和免征购置税此类真正为消费者省钱的政策之外，还有一些其他方面的政策影响着消费者的选择。

随着国内一二线城市的汽车拥有量不断增长，城市交通压力不断增大，交管部门对于“蓝牌”的限制也越来越严格，以北京、上海而言，如果要购入一辆传统燃油车，可能需要提前三年就开始准备摇号上牌，而购买新能源车就不会再有这方面的顾虑。

而且，目前许多大中城市都已经推行限行政策，这对传统燃油车影响较大，而新能源汽车一般均不在限行之列，能够更好地方便消费者日常使用，这也是许多大中城市消费者最为看重的一点。

### “未来已来”

从上半年的“电比油低”开始，新能源汽车和燃油车的厮杀已经进入白热化阶段，伴随着AI技术的不断进步和自动驾驶技术的不断发展，未来各大汽车厂商在技术、成本的较量会更加如火如荼。百度旗下无人驾驶汽车的“萝卜快跑”的商业化应用也让公众对于新能源汽车的发展有了更新更全面的认识。

从数据上来看，我们也不难发现，凡是销量上扬且稳步增长的车企，基本上都是较为重视新能源汽车发展的厂商。无论是抛弃燃油车、全面新能源化的比亚迪，还是逐步将重心转移到新能源汽车的吉利和奇瑞，亦或者是造车新势力的魁首理想汽车，他们的成功显然都离不开新能源车型的优秀表现。

并且，随着新能源汽车市场的扩大，相关产业链也将迎来重塑。未来，车企将加速向新能源汽车领域倾斜，投入更多资源进行技术研发和市场推广。传统燃油车的市场份额将继续缩小，最终可能被新能源汽车完全取代。电池制造、充电基础设施等领域将获得更大的发展空间，而传统燃油车相关的产业链则可能面临转型或衰退的压力。

从全局视角来看，新能源汽车零售销量首次超过传统燃油车型，对于国内蓬勃发展的新能源汽车产业而言是一个标志性的事件。这绝不会是一次“突变”，也不会是一个“个例”。它可能意味着我国的汽车销售市场终于跨过了历史性的拐点，新能源汽车的未来已经到来。（大众新闻）







## 汽车行业观察：乘用车内卷或是必然，商用车市场机会渐显

编辑 | 罗富敏

8月初，乘联会初步统计了7月乘用车市场的零售数据，7月乘用车销量约为172万辆，同比去年-2.8%，环比6月-2.6%。其中，新能源零售预计达到87.8万辆左右，环比增长2.8%，同比增长36.9%，预计行业内渗透率提升至51.1%。这也意味着国内的新能源车销量超过了燃油车。

随着内需端的走弱，国内乘用车销量在2024年遇到了一定的供需失衡情况，车企在上半年深陷价格战的泥潭，以此延续在销量端的基本水平。而随着7月部分油车宣布退出价格战或公开反对价格战，油车销量或许还会进一步面临压力，但汽车终端价格有望迎来修复。

在价格战或许迎来变局的当下，国内汽车产业当前所处的环境如何理解？未来会有怎样的表现？而近期政策端对电车的以旧换新补贴政策，又是否能够带动国内电车需求？



“内卷”将继续，直至行业集中度进一步提升

提及2024年的汽车市场，“内卷”“价格战”是最容易被想起的词汇。但如果寻找这一情况的起点，价格战的起点是早在2023年起就有了苗头。为了制止这一情况，2023年7月时还出现过多家车企联合承诺不打价格战的“承诺书”。但由于有“垄断”的嫌疑，这份承诺书很快就遭到了删除。而在随后的半年内，价格战如约而至。

乘联会将当前市场的问题归结于经销商新车利润空间压缩、库存积压、市场需求疲软是当前主要问题。最新一期“中国汽车经销商库存预警指数调查”数据显示，今年7月中国汽车经销商库存预警指数为59.4%，同比上升1.6%，环比下降2.9%。

有关价格战的解读，此前在市场上已有多种观点，无外乎内需不足，竞争激烈等观点。但需要指出的是，价格战本就是行业发展趋势中很难回避的一个环节，它不利于行业的一面，但本身也有推动行业出清，提升品牌竞争力，提升企业产品质量和服务质量的一面，被单纯地概括成“内卷”其实也并不准确。

具体来看，随着电动汽车技术的迭代放缓，新能源汽车的投资已经从过剩进入到审慎的阶段，一方面，行业的进入门槛出现了提升，自小米汽车后还能拿到生产资质的企业较少。而另一方面，内需的降低开始反逼市场出清过剩产能，诸如威马、恒大等车企的倒闭破产开始出现。预计在2024年以及往后的年份中，国内乘用车品牌数量将出现进一步的下降。

在电车产业渗透率扩张的过程中，曾有不少人将其类比智能手机，认为其发展路径具有相似性。那么重新审视当前的智能手机市场，会发现其品牌

的集中度是非常高的，而龙头企业之间的产品差距小，其产品质量均得到市场认可。而当前的新能源汽车企业显然还没有摆脱“混战”的时代，竞争压力下，行业内的品牌出清或继续演化。

当然，相较于技术瓶颈停滞许久，如今寄希望于AI突破的智能手机而言，汽车行业在智能化上的竞争实际上依旧非常激烈。除去车企自研的情况外，还有只以研发系统为目标，参与到汽车行业竞争格局之中的情况，因此如今的竞争格局仍存在变数，如今具备市场领先地位的企业，完全有可能因为在智驾领域的落后而遭到淘汰。

在乘用车这个赛道中，电车淘汰油车、龙头品牌挤压小品牌，本就是行业应有的趋势。就算内需向好，不同品牌间的“内卷”大概也不会减少。而最终能够脱颖而出的，还得是在产品端或服务端具有优势壁垒的头部企业。

出海环境或两级反转，油强电弱

在国内市场竞争压力下，新能源汽车的出口出海成为当前市场中常被提及的概念，背后还有一系列相关提振经济、扩大产品国际竞争力的政策在。许多企业也都加快了出海的进程。2024年总体汽车出口延续去年强势增长特征。7月海关统计汽车出口55.3万辆，同比增长26%，环比增长14%；出口金额99.9亿美元，同比增长14%，环比增长14%。1-7月累计出口348万辆，增长25.5%，出口金额651亿美元，增长18%。

但“走出去”往往是不能一厢情愿的，而在国际环境的视角下，电动车的出海未必会是一帆风顺。一方面，以美国、欧洲等地区为代表的西方国家，对中国电动车的出海浪潮抱有明确的敌意，其纷纷通过加征关税、限制产品出口的手段来压制中国出口汽车在海外市场的竞争力。而另一方面，以中东、东南亚、非洲为首的国家对中国汽车出海的态度温和，但其市场却未必能支持电动车产品的销量扩张。

举例来说，诸如沙特、俄罗斯等石油价格较低的环境，相较于电价甚至可能油车更具性价比。而在电动车技术设施较弱的国家区域，充电桩、充电站的缺乏会让用户购置汽车产品时产生担忧。这都是中国电动车市场崛起过程中经常被提及的观



点。而如今在车企勇闯海外市场的当下，上述问题或将卷土重来，困扰影响车企的销路。

即使是在出口的电车产品中，有关纯电/插混/增程的路线之争也经常出现在车企的产品之间。从乘联会的7月数据来看，插混车型和增程车型的增长态势远高于纯电车型。7月狭义插混销量31.8万辆，同比增长73%，环比增长3%；增程式批发12.2万辆、同比增长115%，环比增长5%。相较而言，7月纯电动车批发销量50.5万辆，同环比分别增长0.9%和9%。

同样是来中国海关总署的数据。自2022年往后，中国出口的乘用车分类中，归属于燃油类汽车的出口占比其实是在不断提升的，而新能源汽车的出口占比则在一定程度上陷入了增速停滞。若进一步划分新能源汽车的种类，在2024年的上半年，插电混动乘用车对出口增量的贡献率远高于过去年份，纯电与混动、油车与电车，其地位在海外或迎来反转。

时至今日，燃油车在全球市场中依旧具有远超电动车的市场份额，尽管中国以电动车“弯道超车”而著名，但涉及海外市场，或许在较长的一段时间内，燃油车依旧是主流。而对于寻求出口发展的车企来说，或许平衡燃油车和新能源汽车的关系，在纯电/插混/增程等路线中重新规划，会显著影响其出海竞争的效果。

商用车机会可期，乘用车关注智能化

7月25日，国家发改委和财政部发布了《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》（下称《措施》），大幅提高了新能源汽车以旧换新的补贴标准，购买新能源汽车的补贴标准从1万元提高到2万元，意图用补贴来拉动国内新能源汽车迭代，以此提振内需。不过从细则来看，政策更多是落于商用车领域，对乘用车的激励效果较为有限。

具体来看，《措施》对比过往更加了有关国三标准下的老旧运营货车和新能源公交汽车的报废补贴细则，提出无报废只更新购置符合条件新车和只提前报废老旧营运货车平均补贴3-8万不等；针对更换8年以上新能源公交或更换全套动力电池，单车平均补贴6万元。对比乘用车的补贴增长，新能源公交补贴给出的幅度显然更超预期。

本次落地的《措施》提出补贴资金来源为1500亿元左右超长期特别国债，央地资金分担比例按照9:1原则实行，中央分担比例至85%。而根据国联证券的统计，截至2022年底，国三及以下重卡保有量预计在36万辆，存在较多替换需求。通过本次落地的补贴，诸如重卡、公交等商用车的新能源化，有望成为后续新能源汽车市场的新增量（满投财经）





## “新能源+储能”模式推动新型储能发展驶入快车道

本刊编辑 | 罗富敏

“新能源+储能”可有效应对风光出力波动、提升新能源利用率、增强并网安全性能，有利于保障电力安全稳定运行、推动新能源高质量发展，是构建新型电力系统的重要支撑。据中关村储能联盟统计，2023年上半年，全国新增新型储能项目应用于电源侧的比例约42%，其中新能源配置储能占比高达98%，仍是储能的重要应用领域。然而，无论是储能技术本身还是新能源配储模式都尚处于发展过程中，随着技术发展和实践推进，对于新能源与储能协同发展的认识在不断深入，新能源配置储能也聚焦新型电力系统发展趋势和加快调整储能利用实际问题，并出现一些新的变化与尝试。

“新能源+储能”的配置方式更加灵活

部分地区尝试“以储定新”新模式

一直以来，各地都是按照新建新能源项目装机的一定比例配置储能规模，配置储能成为新能源项目并网发电的必要前置条件。然而，随着单个新能源项目的装机容量不断提高，按照规定比例配置的储能规模也日益增大，配储指标愈发难以完成。新能源配储的主要目的是为新增的新能源项目配备必要且充足的调节能力，以保障新能源合理利用和电力系统安全稳定运行，其本质是保证新能源建设规模与电力系统灵活调节能力相匹配。为此，既可以



“未雨绸缪”，为新能源项目配置一定规模的储能，也可以“量入为出”，根据储能建设情况来决定新能源的发展规模。目前，部分地区开启“以储定新”新模式，“以储定新”是新能源配储的一种新尝试，使得配储方式更加多样化，有助于鼓励各地不断探索更科学、更适用、更有效的新能源与储能协同发展的模式。

#### 容量租赁成为新能源配储新趋势

一开始，新能源配储多以新能源企业自建为主，但受储能成本较高、应用场景单一等因素制约，配建储能出现质量参差不齐、“建而不用”“用而不好”等诸多问题。为进一步优化资源配置，提高储能的综合利用效率，2023年以来，广东、江苏、广西、四川、河南、天津、浙江等地区纷纷出台政策，明确新能源项目可通过自建、共建或租赁等方式灵活配置储能。考虑节约用地、规模效应、效率提升、风险防控等多方面因素，多地还鼓励新能源项目优先采用共建和租赁的方式配置储能，并对租赁方式给予优惠和支持政策。同时，储能容量租赁机制在不断规范和完善，各地对合同签订、租赁周期、交易组织、配置范围及指导价格等进一步提出要求。目前，大多数地区提倡储能容量租赁合同覆盖新能源项目全生命周期，参考价格为每年150~400元/千瓦时。储能租赁模式打破了新能源配储与独立储能的界限，推动独立储能更广泛地应用于电源侧，对于减轻新能源企业配储负担、提升储能投资积极性和利用率具有重要作用。

#### “新能源+储能”的应用场景更加丰富

##### 分布式新能源配置储能需求旺盛

近些年，新能源发电持续快速发展，呈现集中式与分布式并举的显著特征。截至2023年6月底，全国光伏发电装机容量达到4.7亿千瓦，其中分布式光伏1.98亿千瓦，占比超过40%。分地区看，东部地区分布式光伏发展势头迅猛，装机规模已超越集中式光伏，其中浙江分布式光伏占比接近78%，山东超过72%，江苏超过67%。分布式光伏大规模发展会对用户安全可靠供电、配电网稳定运行造成一定影响，激发了通过配置储能促进新能源就地消纳利用的积极性，推动配储需求从集中式新能源逐步拓展到分布式新能源。随着以工业园区、建筑屋

顶、充电站等为主要应用场景的分布式光伏大量开发建设，“光伏装机占比高、午高峰电量富余、晚高峰用电紧张”的趋势愈发明显。在峰谷电价激励作用下，配置储能不仅能够提升光伏发电利用率、降低企业用能成本，还可以通过“余电上网”获取一定的售电收益。在此背景下，用户侧分布式新能源配储需求将进一步扩大，“新能源+储能”模式逐步从电源侧延伸至用户侧。

#### 优化“新能源+储能”的政策建议

总体来看，目前储能技术尚不成熟、成本整体偏高、商业模式不完善，对新能源与新型储能关系的认识有待深入，新能源配置储能在实践中暴露出配储要求越来越高、利用率普遍偏低、盈利能力较差等实际问题。但因新能源固有的间歇性、波动性和随机性，其大规模接入对电力系统调节能力的需求愈发迫切。从长远来看，“新能源+储能”仍是推动新能源高质量发展、支撑新型电力系统建设的重要路径，需坚持市场导向，推动新能源与新型储能协同发展。

一是优化新能源与新型储能协同发展模式。加强“新能源+储能”模式创新，以满足调节需要、促进资源共享、实现高效利用、降低企业成本为目标，支持存量新能源配建储能在满足技术条件和安全要求的前提下转为独立储能，推动新增新能源项目优先以共建共享的形式配置储能。支持民营企业参与新型储能电站建设，激发社会资本投资积极性。完善储能电站容量租赁机制，规范租赁合同管理，利用不同新能源电站的时空互补性，优化储能共享范围和运行机制，避免出现高峰时段资源拥挤、低谷时段资源闲置等现象。

二是完善新型储能的市场和价格机制。坚持以市场化方式推动新能源项目自主配置新型储能，通过合理的价格激励提高储能建设的积极性。一方面，加快推动新能源参与电力市场，逐步扩大新能源发电入市规模，通过偏差电量、响应速度等市场考核方式，引导新能源电站为增强自我调节性能而主动配置新型储能。另一方面，完善新型储能参与电力市场机制，支持新能源与配建储能以联合体的形式参与电力中长期、现货、辅助服务等多种市场，增加配储新能源企业市场决策的多样性。（中国电力企业管理）





## 充电桩“下乡”进行时，乡村绿色出行注入“新电能”

编辑 | 肖晓

日前，财政部、工业和信息化部、交通运输部联合印发通知，提出2024年-2026年开展县域充换电设施短板“百县千站万桩”试点工作，力争实现充换电基础设施“乡乡全覆盖”，达到要求的予以最高4500万资金奖励支持。随后国家能源局又发布《关于选取部分县乡地区开展充电基础设施建设应用推广活动的通知》，开展充电基础设施建设应用推广活动。

在政策强力驱动下，各地积极抓住这一发展红利，加快推进农村地区充电基础设施建设，优化新能源汽车购买使用环境，为推动新能源汽车下乡、引导农村地区居民绿色出行、促进乡村全面振兴奠定坚实基础。

随着政策的逐步落实，对于农村地区而言，意味着将获得更多资源投入和技术支持，以加快充电基础设施的建设和完善。对于改善当地农村居民出行条件、降低能源消耗、减少环境污染等方面都将产生积极影响。试



点以扩大农村地区充电基础设施网络为目标，将加快构建满足不同地区、不同类型、不同场景充电需求的服务网络，引领充电设施运维和商业模式创新，促进新能源汽车下乡。

显而易见，农村地区充电网络的逐步完善，也将吸引更多新能源汽车品牌关注并进入农村市场，为农村消费者提供更多选择。长远来看，还将推动相关产业链上下游协同发展。

尽管存在诸多难题，但充电基础设施建设已经刻不容缓，这不仅是促进新能源汽车发展的重要保障，也是加快我国能源转型的重要推手。为此，国家也在近年来出台了多项政策，例如《国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）的通知》《关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务保障能力的实施意见》《加快推进公路沿线充电基础设施建设行动方案》等。

而此次发布的《通知》则进一步推动了乡镇地区充电基础设施的建设。根据《通知》，“百县千站万桩”试点的主体应为新能源汽车推广应用场景丰富、公共充换电基础设施建设相对薄弱、地方推广应用积极性高、社会资本投资意愿较弱的县。其中，试点县应具有较为完整的规划布局方案、适宜新能源汽车消费使用的场景和充足的供电保障能力等。试点县所在地级市2023年汽车保有量应不低于20万辆，具备较好的新能源汽车消费潜力。

在名额分配方面，2024—2026年，三部门根据地方当前新能源汽车和公共充换电基础设施发展状况及未来潜力、地域面积、省内县数量、当前财力状况等因素分配省级试点县名额。首批试点县名额共计70个。

值得一提的是，试点县还将获得资金奖励，每个试点县示范期为3年。奖励标准根据每年度试点县充换电设施功率利用率达标情况设置，共分为三个档次。示范期内，每年均达到最高目标的试点县最多可获得4500万元。奖励资金主要用于试点县充换电基础设施建设和运营等相关支出，不得用于平衡地方财力，不得用于新能源汽车购置补贴和新能源汽车运营补贴。试点结束后，三部门将对超额完成目标且对周边地区有明显示范带动效应的县，按照奖励标准的10%给予超额奖励。

今年以来，充电桩项目在各地基层区域展开。农村充电基础设施建设，作为湖北省重点推进的十大民生项目之一，承载着推动新能源汽车下乡、促进农村能源结构转型的重要使命。湖北不断加大充电设施建设支持力度。截至7月底，我省充电桩保有量达42.3万个，其中公共桩保有量20.6万个。省内公共充电设施已实现乡镇全覆盖、高速公路服务区全覆盖。

为完善城市面状、公路线状、乡村点状的充电设施布局，今年5月，湖北省印发农村充电基础设施建设实施方案，计划依托7000个村建设充电设施，加快建成全省农村充电网络主要节点架构。已建成充电桩的村，多为各地的经济强村、人口大村、交通节点村、旅游名村等。通过创新建设运营模式，以确保农村充电设施“有人建、有人管、能持续”，促进新能源汽车下乡“方便充、方便用、零焦虑”。

其中，湖北自2024年5月项目启动以来，谷城县委、县政府将此作为工作的重中之重，精心组织、周密部署，确保各项任务落到实处。面对资金、设备、选址及电网升级等一系列挑战，谷城县委、县政府迎难而上，以石花镇被列为全国充电基础设施建设应用示范镇为契机，全面推进70个村的公共充电设施建设，实现了区域全覆盖的目标。

在湖北的另一个县级市—枣阳惠岗社区马家营、三里岗村等村民多、游客多的和美乡村，全部装上统一型号的双枪80千瓦直流快速充电桩，统一式样的遮阳棚、标识牌。国网枣阳供电公司农村充电桩安装线缆、杆塔、电表等，共计投入200余万元。截至7月31日，全市173个村的乡村充电桩已全部投入使用。

安徽淮南潘集区高度重视新能源充电桩的建设，统筹规划，有序建设，按照“因地制宜、适度超前”的原则，逐步建成主城区、镇街驻地等区域充电服务充电网络，惠及广大群众。今年潘集区计划建设充电桩100座，采取市场化运作方式，大力推进新能源汽车公共充电桩项目建设。截至今年6月底，全区已在12个点位建成公共充电桩75个，既消除电动车违规充电安全隐患，又提升了群众获得感、幸福感、安全感。

山东日照市莒县莒国蓝新能源科技有限公司作为莒县最大的充电设施建设运营企业，积极发挥国企担当，在全县深入开展充电基础设施建设。目前，已在全县范围内布局建设充电场站99处，充电终端886个。近日，该公司投建的14处充电场站上线运营，实现了全县充电服务乡镇“全覆盖”。

《温州市新能源汽车下乡充电基础设施先行实施方案（2023—2025年）》出台，提出打造以“电等桩、桩等车、城区5分钟、村村有电充”为特色的新能源汽车充电服务网络。洞头区是浙江省首个实现公共充电基础设施“村村全覆盖”的区（县），其2023年新能源汽车保有量较2022年增长52.8%，真正打通了新能源汽车走进农村的最后一公里。

与此同时，近年来国资企业、车企以及充电企业正在向下沉市场布局。截至2023年底，全国共有6328个服务区配建了充电设施，占服务区总数的95%，北京、上海、河北、安徽等15个省市高速公路服务区已全部具备充电能力；广东、广西、海南、江苏、湖北等12个省份已经实现了充电站的“县县全覆盖”、充电桩的“乡乡全覆盖”。

日前，广汽集团与广汽埃安联合控股的广汽能源科技有限公司与中石油签订战略合作协议，双方就充换电站能源生态建设、汽车销售及相关增值服务开展合作，全面发力新能源下乡，加快乡镇补电网络布局。根据规划，2025年预计在农村地区建成超过100万个充电终端，助力充电桩下乡。

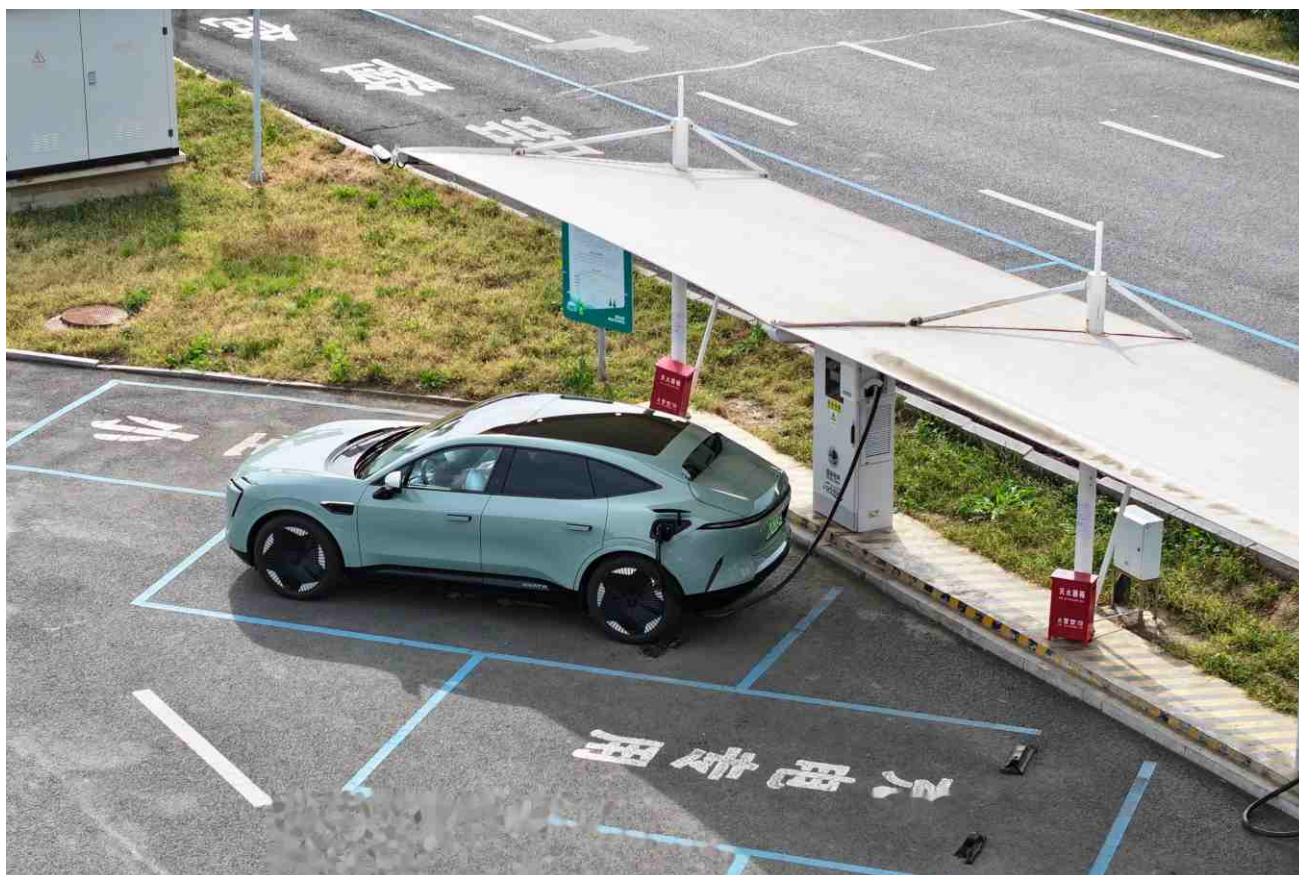
特来电方面也表示，接下来将会合理推进城乡公共充电站的建设，为城乡百姓提供更加便利完善的充电服务。同时，通过与政府合作和地方政府专项债券等方式，共同完善乡村充电网的覆盖。

在多方共同助力下，乡村充电基础设施将更加完善，新能源汽车下乡的潜力也将逐步打开。华西证券研报认为，整车和充电设施的发展相辅相成，互为促进。未来在新能源汽车保有量不断增加以及政策的推动下，国内充换电等基础设施建设有望持续推进。同时，预计充电基础设施高质量发展将更注重合理布局、高使用效率及更高效的充电时长等方面的优化，一方面将带动重点区域的需求释放，另一方面将推进快充等技术更新和应用。

随着我国新能源汽车市场快速发展，构建高质量充电基础设施体系，有助于更好满足群众购置和使用新能源汽车的需要。下一步，应继续推动构建高质量充电基础设施体系，助力交通运输绿色低碳转型与现代化基础设施体系建设，更好支撑新能源汽车产业发展。（综合）







## 从增量到提质，充电行业高质量发展面临四大挑战

文 | 张奕雯 编辑 | 肖晓

今年上半年，我国新能源汽车销量达494.4万辆，同比增长32%，市占率稳步提升，达35.2%。伴随新能源汽车销量同步增长的，是日渐普及的充电基础设施。数据显示，截至今年6月，我国充电基础设施累计数量达1024.3万台，同比增长54%，基本能够满足全国2400多万辆新能源汽车的充电。数量不断增加，但“充电难”、“收费不合理”等投诉仍时有发生，高质量充电基础设施体系的建设之路亟待进一步探索。

### 挑战一：充电设施发展虽快 桎梏仍存

自2015年《国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》出台以来，我国已密集出台多项与新能源汽车充换电密切相关的国家政策，涵盖汽车、设施、车网互动、超充、换电、配电网等方面，充电基础设施建设试点示范也在不断推进。其中，2023年国务院办公厅印发的《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》明

确指出，要建成覆盖广泛、规模适度、结构合理、功能完善的高质量充电基础设施体系，支撑新能源汽车产业的发展。

日前中国电力企业联合会副秘书长、电动交通与储能分会会长刘永东对外表示，所谓“高质量”，既要数量多、范围广，也要保障产业生态建设，既要为消费者提供便捷、有保障的充电网络体系，也要保证运营企业有盈利的情况下健康发展。

在充电基础设施的建设数量上，刘永东表示，经过10多年的发展，我国已构建起世界上覆盖面积最广、服务车型最多、充电桩数量最大的充电网络体系，较为廉价的充电服务费用、便捷的充电服务网络有力支撑了我国新能源汽车的快速发展。

与此同时，补能方式也在日趋多样化。中国电力企业联合会电动交通与储能分会副秘书长周丽波称，随着产业的发展，我国充电行业已形成传导充电、电池更换、无线充电的多技术发展路线，多样化的补能方式共同构成了高质量、立体充电体系。其中，超充、换电等技术都在迅速发展，随着自动驾驶技术的发展，无线充电也将得到进一步推广。我国充电基础设施建设经历了从无到有、从慢充为主转向快慢并重、从高速发展到高质量发展的过程，目前正处于‘能充上电’到‘充好电’的转变过程中。”她说。

不过，在为行业进步喝彩的同时，也要看到发展中的问题所在。刘永东强调，当前充电行业还存在充换电设施布局不够完善、服务不够均衡、运营不够规范等问题。当前我国新能源汽车发展还处于大规模推广的初级阶段，充电设施面临新能源汽车的发展、电网的需求，行业上下游必须形成发展共识，共同助力充电行业高质量发展。

“当前1000多万台的充电基础设施保有量中，2/3都集中在居住区，因此居住区充电问题必须引起重视。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟产业研究部主任李康指出，当前居住区充电基础设施建设主要存在四大方面的问题。第一，老旧小区数量较多。相关数据显示，我国2000年以前的老旧小区占比约37%，这些老旧小区的充电便利性严重不足。第二，居住区充电设施缺少专业的运维团队。私人桩质保到期后，多处于无人管理的状态，存在

较大安全隐患。第三，相关政策和法规尚未对居住区充电设施的安装施工、消防验收等关键环节有明确规定。第四，推进责任主体不明晰。“尽管在国家层面确定了以国家能源局为整个充电设施的主导单位，但在各个场景、不同地区又有不同的主管单位，不利于统筹推进。”李康称。

#### 挑战二：内卷严重 运营商生存不易

如刘永东所言，高质量充电基础设施体系不仅要考虑消费者的利益，也要注重充电企业的健康发展。天眼查数据显示，截至目前，现存与充电桩相关企业数量近59.4万余家。发展相对散乱、水平参差不齐，激烈的价格竞争更是让不少充电企业叫苦不迭。相关调研显示，51.92%的充电运营商正饱受价格战之苦，极大破坏了充电行业的良性生态。

对此，南方电网电动汽车服务有限公司董事长陈海强直言：充电行业的竞争非常激烈。大家都在‘卷’，‘卷’服务、‘卷’价格。运营商‘卷’到上游去，又会压缩充电桩生产厂家的利润，充电模块的价格也在不断下压。在他看来，如果一个行业上下游产业链都在“卷”，行业企业盈利难，将不利于高质量充电网络的布局和可持续发展，行业需要共同努力，打造互利共赢的行业生态。

特来电新能源股份有限公司董事长于德翔也强调，高质量发展要立足当下，首先要“活下来”。“现在全行业几十万家企业在干，我每天都很紧张、很焦虑，充电企业怎么才能活下来？充电行业是场马拉松赛跑，需要耐心和坚守。只有充电企业活下来，我们的产品才能服务于行业的高质量发展。”于德翔称。

在万帮数字能源股份有限公司董事长邵丹薇看来，在高质量发展要求下，企业必须要围绕消费者痛点展开业务，即满足消费者“多快好省”的充电需求。首先，“多”是基础，必须率先解决“能充上电”的问题；其次，要够“快”，缓解充电焦虑，提高场地翻台率；第三，要做到场站服务好；第四，要从充电的基本电费上“省”，在充电服务费上“省”是不可取、不可持续的。

#### 挑战三：车网互动难点尚存

高质量发展的底色是绿色发展，充电行业要形



成新质生产力，无疑要加快推动电动汽车与电网互动步伐。今年以来，《关于加强新能源汽车与电网融合互动的实施意见》等相关政策层出不穷，给车网互动（V2G）产业壮大带来巨大机遇，也给困于内卷漩涡的充电企业带来了新增长点。不过，面对规模、技术、标准等方面的现实难题，V2G发展仍需时日。

国网车联网技术有限公司副总经理、党委委员王文认为，当前我国车网互动仍处于初期阶段，缺乏市场机制、成熟技术，尚未形成常态化、规模化。此外，最具调节能力的私人桩资源也没有得到充分利用和聚合。对此，他建议，要充分发挥价格机制在车网互动中的基础性作用，引导消费者有序充电。

今年5月，近1500辆新能源汽车在深圳不同场站分别通过“有序充电”“反向放电”响应电网削峰需求，成功实现全国最大规模的车网互动应用。据陈海强介绍，此次实践证明了V2G技术的可行性，但也发现了大规模推广存在的几个问题。

第一，在放电意愿上，新能源车主对放电造成的电池损害普遍存在焦虑。陈海强表示，由于目前缺少放电对电池影响的客观评估体系，车企方面也没有完整的质保方案，新能源车主对于放电存在一定焦虑。

第二，在交易品种上，目前车网互动以需求侧精准响应为主，从技术层面讲，充电桩很难在调频方面予以响应，这也导致参与模式以峰谷价差套利为主。“如果交易品种局限于需求侧响应，并无法为车网互动的长期发展打下很好的基础。”陈海强称。在他看来，后续的交易品种、参与次数、参与方式还需进一步完善。

第三，在标准体系上，新能源汽车与V2G充电桩的协议尚无统一标准，甚至是同一车企的不同车型都可能拥有不同协议，很难大规模推广。对此，陈海强建议，尽快在新能源汽车、V2G充电桩之间的标准体系，特别是交互接口、更新协议、功率调控方面形成行业标准。

对此，车网互动具有可调度的潜力，能够发挥出新能源汽车在保供和消纳方面的能力，对电力市场有着重要战略意义。刘永东认为：在电力市场建

设过程中，要尽早把电动汽车充放电资源考虑进去，降低准入门槛、增加交易品种。

聚焦车网互动关键技术，周丽波认为，行业还需从装备端、运行控制两大方面进行技术攻关。在装备端，新能源汽车侧需要在车辆和动力电池方面进行技术攻关；充放电设施侧要对充放电设备性能进行提升；配网侧要加强承载能力，研发光储充融合技术。在运行控制方面，要加快对大数据、大模型和人工智能以及快速传感和精确测量技术的运用，并加强对车网互动信息交互与安全防护体系等方面的研究。

#### 挑战四：充电安全仍存隐患

汽车产业百年发展历程之中，“安全”始终是产业发展的底线和命脉。进入新能源汽车时代，安全的重要性同样不容动摇。近年来，新能源汽车充电起火事故频频发生，引发公众对新能源汽车充电安全的关注。在周丽波看来，随着超充设备的规模化建设，行业还需进一步筑牢安全底线。

从动力电池角度看，国联动力电池研究院有限责任公司副总经理、中国汽车动力电池产业创新联盟常务副秘书长马小利认为，行业不应当过度倡导快速充电，应当回归冷静，不能追求快充、超充的一步到位，而是先稳定把3C策略做好，再把4C策略做好，一步步往超充方向发展。

所谓“充电安全”，是在整个充电过程中参与充电的任一相关方均没有危险、不受伤害、不出事故的过程。因此，充电企业也需要承担保障充电安全。对此，王文表示，“站好找”“桩好用”“充得快”“充得安全”是提升用户充电体验的四大关键点，其中“充得安全”是底线。他认为，充电企业要在安全的前提下，打造比加油更方便的充电网络。

华为数字能源技术有限公司充电网络业务副总裁彭鹏认为，目前汽车行业对于充电基础设施安全可靠要求的重视度还不够，使得充电时电动汽车热失控、低质量充电设备对车端功率器件的损坏、充电桩短路漏电、用户数据泄露等相关问题频发。对此，他表示，应当从人身安全、车辆安全、设备安全、储能安全、数据安全等全方位角度提升充电基础设施的安全性。（中国汽车报）



## 保费涨价、拒保，新能源车企能否破车险困局

文|杨璐 编辑|肖晓

8月初，北京小鹏G6车主甄先生在续保时，发现费用比上一年多了近千元。

“今年纯电车保费确实在涨价，原因是新能源汽车的电子化功能比较多，导致事故赔付额度大量增长。”面对甄先生的惊讶，一家保险公司销售人员说，“比如，有些新能源车的保险杠带大灯清洗、四五个雷达，还有360度全车影像系统的摄像头等，保险公司增加了很多赔付成本，所以保费提高了。”

保费上涨，弄得甄先生很郁闷，他感慨地说：“纯电车省的油钱都用来交保费了。”

这种情况不是个例，有些电动汽车甚至遭到保险公司拒保。

零跑车主李女士就有这么离谱的遭遇，前些天她联系多家保险公司，对方都以“未通过系统审核”为由，拒绝为她的爱车承保。眼看保险没几天就要到期了，还没有保险公司主动联系，李女士不禁心生恐慌。



前不久，多位哪吒车主也在社交媒体上反映保费大幅上涨，甚至被拒保。厂家哪吒汽车不得不站出来，发布公开声明称：“根据哪吒汽车从相关数据库中查阅的数据显示，已售车辆中，续保费率总体下降幅度超过8%，低于行业平均水平。经进一步各方核实，不存在保险公司针对哪吒汽车品牌车型拒保的情况。”

新能源汽车保费由保险公司定价，多名保险销售人员对帮宁工作室表示，定价规则都是公司系统制定的，承保险种也是规定好的。

这样一来，保费就像没有价签的商品，售卖者保险公司可以随意调价。

保险公司也在喊冤，认为保费涨价，看似流进自家的腰包，但他们却在承担巨大风险。中国人寿财险发布的数据显示，新能源汽车的出险率高于燃油车两倍多。

在各种财险中，车险保费占比最高，尽管近些年来有所下降，从2015年的77.5%，下滑至2024上半年的47%，但仍是财险的基本盘，所以车险的出险率严重影响保险公司的利润。

车主委屈、险企为难，对此，车企中有的袖手旁观，有的选择进军这一领域。2024年7月30日，特斯拉保险经纪（中国）有限公司成立，注册资本5000万元，由特斯拉保险服务有限公司全资持股。

这是特斯拉第二次类似之举，它能否成为一个风向标，带动新能源车企卖保险成为常态，从而更好地解决新能源车主的用车之忧？

眼下，新能源汽车渗透率持续走高，汽车保险市场的体系建设也迎来变局。

#### 险企捉急

“从去年开始，电动汽车的保费涨价比较厉害。”一名车险销售人员告诉帮宁工作室。

新能源汽车保费不断上涨，为保险企业带来营收增长。根据二季度偿付能力报告数据，8成财险公司车均保费收入环比上涨。

既然如此，在承保新能源汽车时，为何险企摆出极不情愿的态度？

“前几年，电车和油车混一起算赔付率，现在电车、油车分开算了，单看电车的赔付率就很高。”有车险销售人员道出缘由。

申万宏源的研报显示，新能源车险的平均赔付率接近85%，大部分险企的新能源车险业务处在盈亏边缘，亏损压力较大。

另一方面，保险公司的利润主要由车险业务支撑，非车险业务大多亏损。占了保险公司收入半壁江山的车险，一旦赔付率上升，则严重影响利润率。数据显示，2023年，新能源车险保费在车险整体保费中的占比达到11.5%。随着新能源车渗透率上升，这项数据还会增长。

出险率高、赔付率高，是新能源汽车保险行业的痛点。

太保产险总经理曾义在2023年上半年业绩会上表示：“新能源车出险率高出燃油车出险率近1倍。”在2023年年报说明会上，太保产险董事长顾越也表示：“从太保产险的出险率来看，新能源车出险率比燃油车高出1倍。”

高出险率似乎成了新能源汽车的隐形标签，主要是因为电动汽车的三电系统更加“金贵”，其中，电池包是容易受损的部件，比如在底盘被剐蹭或者车身被碰撞时，车身碎片可能划伤电池包。另外，智能驾驶传感器如摄像头、激光雷达等，不仅使用寿命短，而且都是只换不修。

有哪吒汽车车主称，太平财险、中国人寿、阳光财险都拒绝承保其车，保险销售人员直言不讳地说“这个牌子的出险率太高”，最终只有上一年的保险公司承保，但保费涨了700元。

去年，有用户表示理想L9的续保费用便宜，理想汽车创始人李想还以此为自家产品做了一波传播，转发原文并得意地评论道：“保险便宜的根本是：理想L9事故率极低。”高出险率带来高赔付率。保险公司赔付成本高，主要因为电动汽车维修成本高。一方面，像一体化压铸技术、智能化传感器部件等，本身价格昂贵，维修时占用的人力、时间资源更多；另一方面，各家零部件的规格不尽相同，市场上没有通用的行业标准，大大增加了维修的难度。

车主在喊贵，险企在喊亏。为解决车险困境，今年4月，国家金融监督管理总局向财险公司等相关方面发出《关于推进新能源车险高质量发展有关工作的通知（征求意见稿）》，提出要扩大新能源车商业车险自主定价系数范围。

根据该文，自主定价系数范围从0.65~1.35调整为0.5~1.5，车险定价的浮动范围更大。调整后，车险保费价格最高可降23%，也可最高涨11%，让险企能更灵活地定价。然而，有观点认为，如果没有透明的定价体系，车主仍然是被动的一方。

#### 车企入局

越来越多的新能源车企踏入保险行业，直接给车主提供保险，将车险纳入到客户综合服务中。

不过，目前涉足保险业的新能源车企并不多，细数只有特斯拉、蔚来、小鹏、理想、比亚迪等5家。

特斯拉的自营保险业务目前只在北美开展。有美国东部的特斯拉用户表示，用特斯拉自营保险比第三方保险要便宜很多，比如第三方要1200美元/月左右的保费，特斯拉自营大约只需350~450美元。

在自营保险业务中，特斯拉有一套自己的评测体系。它根据车主的日常驾驶习惯来评分，比如对重踩刹车、超速行驶等行为，扣除相应的安全分，最终分数越低，保费就越高。上述用户的安全分在77~91分之间时，保费浮动在200~450美元。

特斯拉CEO马斯克曾公开表示，在安全评分系统中，超过平均分的车主能节省20%~40%的保费。

第三方保险公司很难拥有此手段，在对车险报价时，大多只能依靠车辆本身定价、出险次数、行驶里程等数据来定价，缺乏对智能汽车精准且个性的定价体系。

由此看出，特斯拉与险企的差别，在于对车身数据的了解，尤其是在智能驾驶功能演进中，很多传感器及软件也在变化，对它们的价值与风险，第三方险企很难及时定价。

在特斯拉在华注册成立保险经纪公司的前两个月，FSD入华被传得沸沸扬扬。由此推测，随着

FSD进入中国，特斯拉自营保险业务也可能同步推送。

不过，有些国内车主认为，特斯拉在华成立保险经纪公司，是为了保障车主能买到车险，不至于被其他公司拒保，他们猜测其保费也不会太低。

另一家于今年下场试炼车险的新能源车企是比亚迪。

比亚迪保险业务已在今年落地。今年5月，国家金融监督管理总局批准同意比亚迪保险在安徽、江西、山东（不含青岛）、河南、湖南、广东、陕西和深圳地区，使用全国统一的交强险条款、基础保险费率和相应的费率浮动系数。

当月，比亚迪财险开出首份车险保单，保费总额3900元，其中商业险2950元、交强险950元，承保车型为比亚迪海豚荣耀版。

今年7月30日，比亚迪保险发布偿付能力报告，称今年二季度其车险车均保费为4900元；截至二季度末，综合偿付能力充足率为4617.48%。

有已经投保的比亚迪车主表示，价格确实比第三方险企要便宜。

当前，自营保险的新能源车企还很少，但从长期来看，这支队伍应该会很快扩大，因为产品设计、数据获取、定价都是车企的固有优势。

马斯克曾放言，要把保险做成特斯拉的主要产品，保险业务价值将占整车业务价值的30%~40%。蔚小理等新势力也在保险业务上布好方阵，一旦自营模式成熟就躬身入局。

今年7月，我国新能源汽车渗透率为51.1%，首次过半。高速发展的新能源车企是否将改变汽车后市场的运营模式？

答案应当是概率非常高。只要能在车险业务上有所创新，能真正服务智能电动汽车全生命周期，车险业务必将是新能源车企的又一掘金地。

毕竟，新能源车企普遍心智如妖。曾经，他们改变了汽车的销售模式，也改变了汽车的营销方式。如今，只要政策支持，他们定能给车险体系带来革命性的创新。（帮宁工作室）



## 头条 | 动力电池行业洗牌加速 价格战与海外布局并行

编辑 | 肖晓



动力电池行业正经历一场残酷的“淘汰赛”。头部企业份额占据优势，二三线企业的生存空间被进一步挤压……为了应对这些挑战，不少动力电池厂商开始加速海外布局，并加大固态电池的研发力度，以期在技术和市场方面寻求新的突破。

从上半年公布的数据来看，在动力电池行业的“价格战”之下，宁德时代这样的头部企业与二三线企业的差距正在逐渐拉大，业绩分化也越发明显。为了解决此问题，各动力电池制造商正加速其全球化战略部署，并加大对固态电池研发的投资力度，旨在技术革新与市场拓展上实现新的飞跃。

### 两强格局形成

今年上半年，宁德时代动力电池累计装车量达93.31GWh，稳居榜首，市场份额达46.38%。比亚迪装车量为50.51GWh，排名第二，市占率达25.1%。以上两大龙头企业，共同占据了超过70%的市场份额，这一数据凸显了头部企业的显著优势及市场份额的持续扩大。由此，也反映出二三线动力电池企业在市场中的生存空间正面临着日益严峻的挑战，被逐步“压缩”。

此前，惠州亿纬锂能公司的董事长刘金成先生曾公开发表观点，直言不讳地指出在动力电池行业中，中小企业难以与比亚迪、宁德时代等巨头相抗衡，缺乏足够的竞争力进行“内卷”竞争。

关于头部企业与二三线企业之间显著差距的原因，东吴证券进行了深入分析。由于电池作为非标品，其产品特性和客户需求的差异直接导致了价格上的差异。目前，宁德时代电池的价格显著高于二线电池企业，这一状况被认为是合理且稳定的。具体而言，在2022年原材料成本高位时，宁德时代与二线电池企业的价格差异并不显著，大致维持在0.1元至0.2元/Wh的范围内。然而，进入2023年下半年，随着原材料价格回落，这一价差扩大至0.2至0.3元/Wh。这主要得益于宁德时代在产品和客户结构上的多元化，以及其供应链采购方面的优势，使得其电池价格调整相对平稳。

东吴证券进一步预测，基于成本和产品优势，宁德时代与二线厂商的盈利差异将在2024年持续保持。尽管单位利润预计会略有下降至0.07元至0.08元/Wh，但宁德时代的成本优势依然显著。与二线电池企业相比，宁德时代在成本上拥有0.05至0.06元/Wh的差距，这主要源于其在原材料用量和采购价格、单线产能、人工成本、折旧费用以及产品良率与产能利用率等方面的优势。这些优势是基于长期工艺积累形成的，短期内难以被赶超。

此外，蜂巢能源董事长杨红新也公开表示，锂电市场的淘汰正在加速进行。他预测，今年储能企业有可能淘汰掉一半，而动力电池企业到年底可能不会超过40家。他还指出，明后年仍将是加速淘汰的阶段。同时，杨红新认为2024年是锂电行业深度调整的元年，这一年将集中暴露出产能过剩、融资环境恶化、价格内卷以及经营挑战等问题。

### 库存压力凸显

中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据显示，2024年1—6月，我国动力电池及其他电池累计产量达到430.0GWh，同比增长36.9%，而累计装车量为203.3GWh，同比增长33.7%。尽管产量与装车

量均呈现增长态势，但装车量占产量的比重已降至50%以下，显示出行业正面临着显著的库存压力。

乘联会秘书长崔东树指出，近年来动力电池产量持续攀升，然而装车比例却呈现逐年下滑的趋势。具体而言，2021年动力电池的装机率尚能达到70%，但至2022年已降至54%，2023年进一步下滑至50%，而2024年前6个月更是降至47%。这一趋势表明，尽管动力电池产量不断增加，但实际用于车辆装车的比例却在逐年减少。

崔东树分析认为，这一现象的主要原因在于储能等产业的快速发展。随着全球能源结构的转型和可再生能源的广泛应用，储能系统在电力调峰、削峰填谷、提高电网稳定性等方面发挥着越来越重要的作用。特别是地缘政治冲突引发的世界能源危机，使得储能产业的电池需求快速增长，部分动力电池产能被分流至储能领域，从而降低了用于车辆装车的电池比例。

在7月30日由国务院新闻办公室主办的“推动高质量发展”系列主题新闻发布会上，海关总署副署长赵增连指出，我国汽车出口中，电动汽车占据显著比例，每10辆出口汽车中即有4辆为电动汽车。同时，我国出口的蓄电池中，近九成均为锂电池。针对某些关于我国新能源产业存在所谓“产能过剩”的论调，赵增连副署长明确指出，我国的新能源产品非但不过剩，反而为全球绿色能源的供给提供了重要支撑。

### 固态电池量产加速

固态电池作为新能源领域的“明星”技术，正受到前所未有的关注。近日，多家企业纷纷宣布缩短固态电池量产的预期时间，将目标锁定在2027年，相较于此前普遍提及的2030年，这一时间表的提前无疑为固态电池的发展注入了新的活力。

据悉，固态电池相较于传统的液态锂电池，具有更高的安全性、更长的使用寿命以及更高的能量密度，因此被视为可能颠覆现有电池格局的关键技术。目前，固态电池的技术路线主要分为聚合物固态电解质、氧化物固态电解质和硫化物固态电解质三种，各有优缺点，企业也在不断探索和布局。

放眼全球，日韩以传统电池巨头为代表，主要

研发硫化物全固态电池；欧美则以新兴固态电池公司为主，通过与老牌汽车巨头合作推进固态电池产业化；而中国则是传统电池企业和固态电池新势力共同发力，已有多家公司推出固态电池相关专利技术，并逐步完成量产与装车。

固态电池的发展无疑是一个漫长且充满挑战的过程，但其在安全性、能量密度和使用寿命方面的优势，使得其成为新能源领域的重要研究方向。未来几年，将是固态电池攻坚的关键阶段。谁能够最先突破技术瓶颈，实现全固态电池的量产应用，谁就有可能在电动汽车时代占据更大的主动权。

### 动力电池加速出海

在这一背景下，中国动力电池产业链上下游企业的出海步伐明显加快。4月4日，宁德时代宣布其位于德国图林根州的首个海外工厂正式获得电芯生产许可。此外，国轩高科、蜂巢能源、亿纬锂能、中创新航、远景动力等企业也纷纷布局海外工厂，且主要集中在欧洲市场。抓住欧洲市场，已成为中国动力电池企业的共识。

业内人士指出，海外建厂不仅可以满足汽车主机厂就近配套供应的需求，还有助于企业开拓更多国际客户。然而要想在海外市场取得成功，企业还需不断迭代核心技术并实现高端产能的对外输出。

以蜂巢能源为例，该公司在泰国举办了投产仪式，宣布其泰国电池工厂正式投产，产品已开始批量交付，并将搭载长城和合众旗下多款新能源车型在泰国上市。

尽管海外业务已成为国内动力电池企业的新发展路径，但出海之路并不容易。业内专家指出，动力电池海外产能建设周期较长、人力和建设成本更高、项目投入回报时间相比国内更长。同时，国际市场环境复杂多变，不同国家和地区的市场准入标准、法律法规、文化背景等也存在差异。

“无论动力电池企业在何地建厂，实际上都是市场需求牵引的原因。”中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长马小利表示，在欧洲建厂，主要是为向汽车电动化转型的传统车企做配套；而在泰国等东南亚地区，新能源汽车产业也在加速发展，动力电池本土化的需求日益增长。（新能源汽车报）



## 简报：2024年1-7月新能源汽车、动力电池、充电桩运行情况

本刊编辑 | 罗富敏

中国汽车工业协会数据显示，7月，汽车产销分别完成228.6万辆和226.2万辆，环比分别下降8.8%和11.4%，同比分别下降4.8%和5.2%。我国经济总体产出继续保持扩张，制造业景气指数略有回落，企业预期保持乐观。7月，车市进入传统淡季，部分厂家迎来高温休假，产销节奏有所放缓，整体市场表现相对平淡，环比同比均呈现下降。1-7月，汽车产销分别完成1617.9万辆和1631万辆，同比分别增长3.4%和4.4%，产销增速较1-6月分别收窄1.5个和1.7个百分点。



7月，乘用车产销分别完成203万辆和199.4万辆，环比分别下降6.8%和10%，同比分别下降4%和5.1%。在乘用车主要品种中，与上月相比，四大类乘用车品种产销均呈不同程度下降；与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）产量微降、销量微增，其他三大类乘用车品种产销均呈不同程度的下降。

1-7月，乘用车产销分别完成1391.7万辆和1397.4万辆，同比分别增长3.9%和4.5%。在乘用车主要品种中，与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）和基本型乘用车（轿车）销量呈不同程度增长，多功能乘用车（MPV）和交叉型乘用车销量呈小幅下降。

7月，商用车产销分别完成25.6万辆和26.8万辆，环比分别下降22.4%和20.4%，同比分别下降10.5%和6.6%。在商用车主要品种中，与上月相比，客车和货车产销均呈两位数下降；与上年同期相比，客车和货车产销均呈不同程度下降。

1-7月，商用车产销累计完成226.2万辆和233.6万辆，同比分别增长0.4%和3.5%。在商用车主要品种中，与上年同期相比，客车产销呈小幅增长，货车产量微降、销量小幅增长。

7月，新能源汽车产销分别完成98.4万辆和99.1万辆，环比分别下降1.9%和5.6%，同比分别增长22.3%和27%，新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的43.8%。在新能源汽车主要品种中，与上月相比，插电式混合动力汽车产量微降、销量微增，其他两大类新能源汽车品种产销均呈不同程度下降；与上年同期相比，三大类新能源汽车品种产销均呈不同程度增长。



1-7月，新能源汽车产销累计完成591.4万辆和593.4万辆，同比分别增长28.8%和31.1%，新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的36.4%。在新能源汽车主要品种中，与上年同期相比，三大类新能源汽车品种产销均呈不同程度增长。

1-7月，汽车销量排名前十位的企业（集团）共销售1380.3万辆，占汽车销售总量的84.6%。在汽车销量排名前十位企业中，与上年同期相比，上汽集团、中国一汽、广汽集团和北汽集团销量呈不同程度下降，其他企业销量均呈不同程度增长，其中奇瑞控股增速最为显著。

汽车出口方面，7月，汽车出口46.9万辆，环比下降3.2%，同比增长19.6%。分车型看，乘用车出口39.9万辆，环比下降1%，同比增长22.4%；商用车出口7万辆，环比下降13.9%，同比增长5.8%。新能源汽车出口10.3万辆，环比增长20.6%，同比增长2.2%。

1-7月，汽车出口326.2万辆，同比增长28.8%。分车型看，乘用车出口273.8万辆，同比增长30.1%；商用车出口52.4万辆，同比增长22.6%。新能源汽车出口70.8万辆，同比增长11.4%。

中国汽车动力电池产业创新联盟发布2024年7月动力和储能电池月度数据,6月7月，在新能源汽车市场带动下，我国动力和其他电池合计产量为91.8GWh，环比增长8.6%，同比增长33.1%。1-7月，我国动力和其他电池累计产量为521.8GWh，累计同比增长36.2%。

销量方面：7月，我国动力和其他电池销量为86.3GWh，环比下降6.4%，同比增长49.9%。其中，动力电池销量为62.2GWh，环比下降10.3%，同比增长19.0%，占总销量72.1%，和上月相比，占比下降了3.1个百分点；其他电池销量为24.1GWh，环比增长5.3%，同比增长351.9%，占总销量27.9%。

1-7月，我国动力和其他电池累计销量为488.9GWh，累计同比增长41.9%。其中，动力电池累计销量为380.3GWh，累计同比增长25.3%，占总累计销量77.8%，与去年同期相比，占比下降1.2个百分点；其他电池累计销量为108.6GWh，累计同比增长165.3%，占总累计销量的22.2%。

7月，我国动力和其他电池合计出口

15.6GWh，环比下降15.5%，同比增长28.9%，合计出口占当月销量18.0%。其中，动力电池出口量为9.6GWh，环比下降27.2%，同比下降13.1%，占总出口量的61.5%，和上月相比，占比下降10.0个百分点；其他电池出口量为6.0GWh，环比增长13.9%，同比增长471.6%，占总出口量的38.5%。

3.2 按车型划分的动力电池装车量情况

● 1-7月，插混专用车、纯电动专用车和插混乘用车装车增速较高，累计同比增长分别为279.5%、112.6%和84.2%。

按车型划分的动力电池装车量占比					
车型种类	7月占比	1-7月占比	环比增长	同比增长	累计同比增长
纯电动乘用车	66.8%	66.5%	-2.7%	14.7%	16.0%
插混乘用车	22.6%	22.0%	-1.6%	66.2%	84.2%
燃料电池乘用车	0.0000%	0.0001%	—	-100.0%	-91.8%
纯电动客车	1.0%	1.0%	28.9%	-15.0%	-5.3%
插混客车	0.0067%	0.0017%	103.7%	13.4%	-89.8%
燃料电池客车	0.00%	0.03%	32.9%	596.6%	52.5%
纯电动专用车	10.2%	10.3%	-10.5%	95.6%	112.6%
插混专用车	0.1%	0.1%	-13.4%	131.7%	279.5%
燃料电池专用车	0.25%	0.08%	227.2%	548.1%	5.3%
合计	100.0%	100.0%	-2.9%	29.0%	32.8%

1-7月，我国动力和其他电池累计出口达89.2GWh，累计同比增长28.9%，合计累计出口占前7月累计销量18.3%。其中，动力电池累计出口量为69.6GWh，累计同比增长5.2%，占合计累计出口量的78.0%，和上月累计量相比，动力电池占比下降3.5个百分点；其他电池累计出口量为19.6GWh，累计同比增长153.7%，占合计累计出口量的22.0%。

装车量方面：7月，我国动力电池装车量41.6GWh，环比下降2.9%，同比增长29.0%。其中三元电池装车量11.4GWh，占总装车量27.3%，环比增长2.3%，同比增长7.5%；磷酸铁锂电池装车量30.1GWh，占总装车量72.5%，环比下降4.8%，同比增长39.2%。

1-7月，我国动力电池累计装车量244.9GWh, 累计同比增长32.8%。其中三元电池累计装车量

3.7 2024年7月国内动力电池企业装车量前五名

序号	企业名称	装车量（GWh）	占比	与上月占比变化/百分点
1	宁德时代	19.42	47.30%	2.24
2	比亚迪	9.37	22.83%	-2.49
3	中创新航	2.94	7.16%	-0.16
4	国轩高科	1.73	4.21%	0.75
5	亿纬锂能	1.53	3.73%	-0.25
6	欣旺达	1.35	3.29%	0.22
7	蜂巢能源	1.28	3.13%	0.37
8	正力新能	0.79	1.91%	-0.25
9	瑞浦兰钧	0.76	1.85%	-0.79
10	LG新能源	0.56	1.36%	0.02
11	极电新能	0.31	0.76%	0.03
12	孚能科技	0.23	0.57%	-0.02
13	耀宁新能源	0.21	0.51%	0.32
14	多氟多	0.17	0.42%	-0.07
15	荣盛盟固利	0.10	0.24%	0.16

注：对多家电池企业配套同一车型产品采取平均值方式计算，换电车型选取电量最大值计算；2.不包含半固态、钠离子电池等。



73.6GWh, 占总装车量30.1%, 累计同比增长25.7%; 磷酸铁锂电池累计装车量171.1GWh, 占总装车量69.9%, 累计同比增长36.3%。

7月, 我国新能源汽车市场共计39家动力电池企业实现装车配套, 较去年同期增加3家。排名前3家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为31.7GWh、35.0GWh和39.7GWh, 占总装车量比分别为76.3%、84.2%和95.5%, 前10家占比较去年同期降低1.6个百分点。

1-7月, 我国新能源汽车市场共计51家动力电池企业实现装车配套, 较去年增加3家排名前三家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为189.6GWh、208.3GWh和235.0GWh, 占总装车量比分别为77.3%、85.0%和96.0%。



中国充电联盟公布2024年7月全国电动汽车充电基础设施运行情况: 公共充电基础设施运行情况, 2024年7月比2024年6月公共充电桩增加8.8万台, 7月同比增长45.2%。截至2024年7月, 联盟内成员单位总计上报公共充电桩320.9万台, 其中直流充电桩143.1万台、交流充电桩177.8万台。从2023年8月到2024年7月, 月均新增公共充电桩约8.3万台。

公共充电基础设施省、区、市运行情况, 广东、浙江、江苏、上海、山东、湖北、河南、安徽、北京、四川TOP10地区建设的公共充电桩占比达69.5%。

全国充电电量主要集中在广东、江苏、河北、四川、浙江、上海、山东、福建、河南、陕西等省份, 电量流向以公交车和乘用车为主, 环卫物流车、出租车等其他类型车辆占比较小。2024年7月全国充电总电量约53.0亿度, 较上月增加7.4亿度, 同比增长62.9%, 环比增长16.3%。

公共充电基础设施运营商运行情况, 截止到2024年7月, 全国充电运营企业所运营充电桩数量TOP15, 分别为: 特来电运营60.8万台、星星充电运营56.4万台、云快充运营53.8万台、国家电网运营19.6万台、蔚景云运营17.4万台、小桔充电运营16.8万台、南方电网运营9.0万台、深圳车电网运营8.6万台、汇充电运营8.3万台、依威能源运营7.7万台、万城万充运营5.4万台、蔚蓝快充运营5.1万台、均悦充3.7万台、昆仑网电运营3.5万台、万马爱充运营3.5万台。这15家运营商占总量的87.1%, 其余的运营商占总量的12.9%。

充电基础设施整体运行情况, 2024年1-7月, 充电基础设施增量为200.8万台, 同比上升16.8%。其中公共充电桩增量为48.3万台, 同比上升17.0%, 随车配建私人充电桩增量为152.4万台, 同比上升16.8%。截止2024年7月, 全国充电基础设施累计数量为1060.4万台, 同比增加53.1%。

充电基础设施与电动汽车对比情况, 2024年1-7月, 充电基础设施增量为200.8万台, 新能源汽车国内销量593.4万辆, 充电基础设施与新能源汽车继续快速增长。桩车增量比为1: 3, 充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展。

## 5 充电基础设施与电动汽车对比情况

2024年1-7月, 充电基础设施增量为200.8万台, 新能源汽车国内销量593.4万辆, 充电基础设施与新能源汽车继续快速增长。

桩车增量比为1: 3, 充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展。

分类	单位	1-7月全国增量	同比
公共充电桩	万台	48.3	17.0%
随车配建私人充电桩	万台	152.4	16.8%
充电基础设施(公共桩+私人桩)	万台	200.8	16.8%
新能源汽车销量	万辆	593.4	31.1%
桩车增量比		1: 3	

中汽协认为, 日前国家发改委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》, 提出支持老旧营运货车报废更新、提高新能源公交车及动力电池更新补贴标准、提高汽车报废更新补贴标准。政策力度较4月24日发布的实施细则有较大幅度提升, 乘用车和商用车均迎补贴支持。国家层面的政策加码, 将进一步释放存量市场的换购需求。叠加车企新品不断投放, 部分地方政府放宽限购、增发指标等多层次举措, 有助于全年预期目标实现。(中汽协资料综合)

## 多车同时充电，为何会出现被【抢电】的现象？



本刊编辑 | 易之

从车辆端的角度来看，BMS的策略设计往往聚焦于在确保电池安全和健康的前提下，通过输入电池可承受的最大功率去尽可能缩短充电时间，以提升用户体验和车辆的实用性。而在充电过程中输入功率的大小则由充电电压与电流共同决定（ $P=UI$ ），对于锂离子电池而言，当其处于类似状态下时（即温度、SOC、SOH等差不多）可安全接受的充电电流将不会有太大差异。因此，为了在同等高压平台下（400V或800V）让充电功率尽可能大，通过提升充电电压的策略被部分企业所采用，以动态调整充电过程，进而缩短充电时间。

以400V高压平台的新能源汽车为例，通常其标称电压大约为400V左右，而由于电池SOC、系统设计等的差异，实际的高压范围可在300V-550V之间，在这约250V的电压差下，当具有同等充电电流时，双方的充电功率将会被拉开。

在当下400V平台的乘用车领域，为确保车辆充电的安全及可靠性，同时又可具有较高的能效，大多数车型采用的充电电压也会维持在400V左右。

多车同时充电时，有些车的充电功率特别快的原因主要包括电池容量、电池材质、充电桩功率、电池管理系统(BMS)、充电协议、外部环境温度和



电池自身温度等因素。

**电池容量和材质：**不同电动汽车的电池容量不同，电池容量越大，充电时间越长。此外，不同电池材质在低温环境下的性能有所差异，例如磷酸铁锂电池在低温下的性能较差，导致充电时间较长。

**充电桩功率：**充电桩的输出功率越大，充电时间越短。交流充电桩（慢充）的输出功率通常为7kW，而直流充电桩（快充）的输出功率一般在40kW以上。

**电池管理系统（BMS）和充电协议：**BMS管理电池的充电和放电过程，其中，不同的汽车品牌拥有不同的BMS设置，使用不同的充电协议也会影响充电速度。

**外部环境温度和电池自身温度：**在低温环境下，电池的充电速度会变慢，因为电池的低温保护机制会起作用。电池温度过高时，充电功率可能会降低，导致充电速度变慢。

**充电桩类型：**直流快充将整流器移至充电桩中，使得充电速度更快。而交流充电需要将整流器安装在车内，其功率与散热性能受限，导致充电速度普遍较慢。

综上所述，多车同时充电时，充电速度的差异主要源于车辆本身的电池特性、所使用的充电桩类型和功率，以及外部环境条件等因素的综合影响。

#### 充电桩功率分配

对于一桩多充的充电桩而言，其可输出的最大功率是固定的，但分流到不同充电枪的功率会因为外部所接负载的不同而不同。如某双枪充电桩的最大输出功率为120kW，当只有一辆车进行补能时，在该车所能承受的范围内，充电桩最大输出到该车辆的功率可为120kW（实际车辆接收不了是另外一回事）。若此时又有一辆车接入该充电网络，则120kW的功率将被进行分流，此分流方式有如下几种情况：

1）只有A车充电时，理论上可为A车输入最大120kW功率；

2）A、B两车同时充电时，若A、B车的功率请求总和小于充电桩最大输出功率，A、B车可分得各

自所需的功率；

3）当A、B车的功率请求总和大于充电桩最大输出功率时，请求的功率更接近或等于充电桩的总输出功率的车辆，充电桩的智能管理系统会优先满足这一请求，之后再剩余的功率分配给另外车辆。在功率重新分配的过程中，根据策略的不同，充电桩对于输出到功率请求较小的一方可能采取逐渐降功率或先降低为0再逐渐升功率的不同方式。

如一台120kW的双枪充电桩在面对400V高压平台的两辆车同时充电时，由于两车实际的高压存在差异（A车380V，B车460V），当两车的功率请求总和超过了充电桩的总输出能力（即120kW），如B车的功率请求为73kW，高于A车的60kW请求，此时充电桩的智能管理系统会根据一定的规则重新分配功率，在这种情况下，会优先满足B车的功率请求。这意味着A车的实际充电功率会被下调，以确保总输出不超过120kW的限制。而用户看到实际情况是，原本60kW的充电功率由于B车的到来，被“吸走”了13kW，仅剩余47kW。

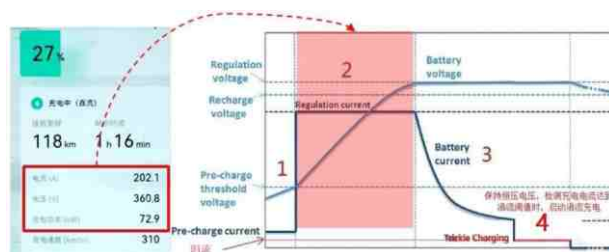
在某些情况下，如果总功率请求远超充电桩的输出能力（阈值限定），A车的充电功率可能会暂时降至零，然后随着充电桩重新调整功率分配，再逐步恢复到一个较低但安全的水平。

#### 实际案例分析

##### 案例1：

A车型为纯电动车辆，其使用某双枪充电桩补能（90KW桩），初始SOC为27%，此时的充电电压约360V，充电电流约202A，输入功率为72.9kw。由于此时车辆的SOC较低，电池可接受的电流较大，同时基于电池温度等状态信息，其所处的充电阶段约为‘4段式’中的第2阶段，如下：

在其充电过程中，B车辆加入充电，此时A车的功率下降至0。此现象的发生是由于B车的加入让负



载总功率大于充电桩的总输出功率，同时由于B车的充电电压更高，在同等电流水平下，可获取的功率则更大，因此充电桩将优先满足B车的充电需求，而在功率重新分配时，出于安全策略，将正在充电的A车功率暂时下降为0。

随着B车充电的继续，在SOC上升至一定水平后，电池电压也得到提升，此时其电压曲线如图6所示，实际车载显示如下：

此过程中由于B车的需求功率始终大于A车，因此在90kW的双枪充电桩上，A车的充电功率将维持在20kW以下（实际只有十几甚至几千瓦），此情况即通常所说的“功率被吸走”。当B车充电结束后，此时恢复A车的单车充电状态，其充电功率也将得到恢复，又由于充电进行中让A车的SOC也有了一定程度的提升，因此其电压水平也获得了恢复。此时状态如下：

电压回升至390V，但充电电流低于初始充电电流的原因可能是此时充电过程正在或已经进入第三阶段的恒压模式。

### 案例2：

同样使用90kW的双枪充电桩，为同样400V高压平台的两车进行充电，同时，两车的实际电压依然存在较大差异（A车380V，B车460V），不过此时的两车皆为搭载了小电池容量（约27kWh和33kWh）的混动车型。在A车进行充电时，B车加入充电网络，此时A车端并无充电异常。其原因还是如上文所述，此时A+B的功率之和始终低于充电桩最大可输出功率，因此即使两车都向充电桩发送了最大充电需求，对于充电桩而言，依然可以满足两车的同时充电。

### 总结

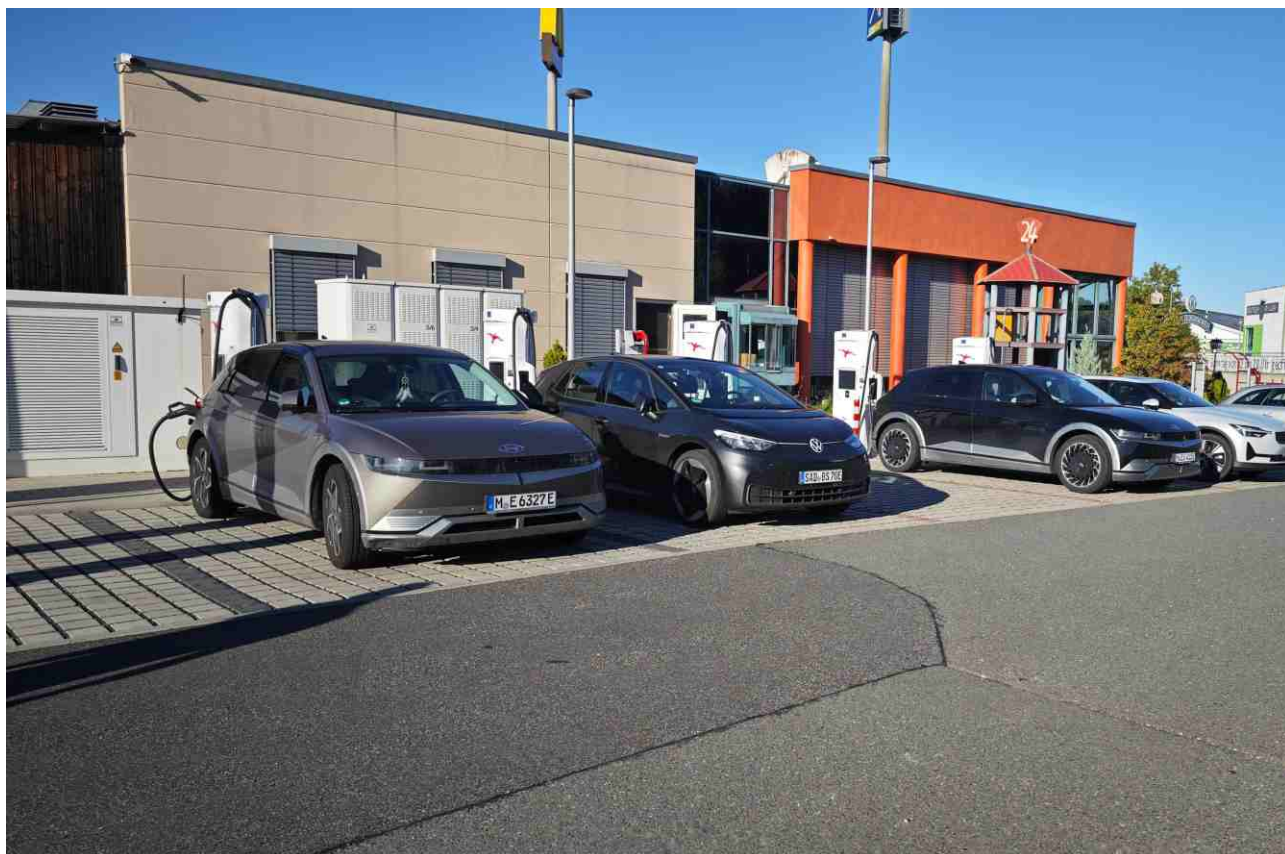
不同企业的不同车型，为使用户获得最佳的用车体验，在BMS的充电策略上会以安全为第一前提对充电效率进行综合考虑。虽然在同等电压平台下，升压充电带来了更短的时间、更少的线路损耗，但在当下电池技术背景下，可能会加剧电池内部的化学反应速率，尤其是在电池接近充满时，过高的充电电压可能会导致电池过热，从而加速电池的老化。

同时，在同电压平台下，所采用的电气系统的绝缘性能也属同一级别，此时采用更高电压充电，会让电气系统的绝缘安全裕度缩小，那么在充电过程中有可能会增加电击、短路等风险。

因此，此技术的应用需要相关车型具备更好的电池性能、更优的电气系统绝缘性能以及故障保护机制，而这些措施往往会提升整车成本，所以在综合衡量后，不同企业所采取的策略则有所差异。（觉知汽车）







## 德国汽车电动化转型之路遭遇“逆风”

本刊编辑 | 易之

在德国，一度高歌猛进的汽车电动化转型势头近来遭遇“逆风”，电动车销量明显放缓，促使奔驰等老牌车企对汽车电动化计划作出调整。

对欧洲联盟日前宣布对自中国进口电动车征收临时反补贴税，部分德国车企和研究机构认为，此举将损害中德两国车企合作与共同利益。

热情降温，坚定不再

根据德国商业数据平台Statista发布的数据，德国今年1月至4月登记11.1万辆电动车，照此速度全年登记量估算为30余万辆，明显低于去年的52万辆。电动车显著降温的直接原因是价格。一是定价高，均价已接近7万欧元；二是德国联邦政府去年12月取消电动车购车补贴，此前补贴最高可达4500欧元。欧洲汽车制造商协会近期市场调查显示，仅不足30%的欧洲消费者计划购买电动车，其中超过半数消费者明确表示不会购买价格

超过3.5万欧元的电动车。

而随着消费者热情渐冷，车企的电动化转型意愿也不如前些年那般坚定。梅赛德斯-奔驰集团近日在年度财报发布会上宣布，鉴于新能源汽车普及速度未达预期，不再坚持2030年全电动化计划，同时保证继续改进燃油车生产。奔驰集团表态引发业界热议，有人甚至将其解读为“全面放弃电动化”。同为豪华汽车品牌代表的宝马、奥迪也纷纷表态，不会放弃燃油车生产。

去年德国电动车产量127万辆，为全欧洲最高。去年上半年，大众、奔驰、宝马三家车企电动车销售额在各自总销售额中占比分别为7.4%、10%、12.6%。对于电动车销售，大众集团首席财务官兼首席运营官阿尔诺·安特利茨预测，大众旗下部分电动车车型的利润率可能要到2025年才能达到燃油车水平。德国汽车工业协会副主席托马斯·佩克龙指出，汽车市场需求呈现放缓趋势，电动车研发投入大，相较燃油车生产成本更高，发展电动车对企业盈利能力是很大挑战。因此，许多跨国车企选择调整“电动化”策略、维持燃油车与电动车“双线并行”做法。

时不我待，德系车能否摆脱“无错但输”的命运？

汽车的电动化带来的一大结果就是产品的标准化非常高，这导致汽车的性能体验往往非常趋同，主要考验车企竞争力的是汽车的成本控制和续航里程。而传统高端豪华车的优势，比如出色的驾驭体验、奢华内饰等不再是重要的加分项。特斯拉在通过高端电动车型抢夺传统高端车市场后，开始大幅降价并推出平价车型，相当于再次掀起一场“福特T型车”一样的革命。这将为继续推出豪华版电动车的车企们带来巨大的冲击。

另外，电动化的进程伴随着智能化，包括自动驾驶和车内智能和车联网，最终将实现的是一个高度集成化、可OTA升级的数字计算平台，这是汽车工业真正变革的一大标志。依靠成百上千家电子电气零部件供应商构成的传统整车厂商无疑要付出巨大的代价才能杀入这一赛道。这也是大众在此前两年中痛苦不堪但又孤注一掷投入到EMB数字平台的原因。决定一家汽车厂商未来成败的关键，不止是

硬件实力，还有软件能力。

最根本的挑战是电动化、智能化变革带来的汽车产业的商业模式的变化。特别是智能化导致从私人乘用车到公共出行的变化，使得车企们必须从汽车销售这种一次次赚利润的买卖变成通过长期服务来获得持续收入的移动出行服务商。这对于已经习惯造车卖车来获利的车企来说，无疑也是一次重大的转型。

汽车消费习惯、出行方式的改变，对于德国那些高端品牌汽车厂商来说，无疑是一场摧枯拉朽的根本挑战。

因此，当前阶段，德国车企们所攀越的“险峰”，还仅仅是增加电动汽车的车型，扩大产能，在新型电动车市场保留一席之地。但未来想要真正超越过去的辉煌，就必须攀越“数字软件平台”和“移动出行服务”这两座“险峰”，但后面无疑是传统车企们需要“脱胎换骨”才能完成的任务。

对于中国的汽车产业来说，德系车一直是我们模仿学习，但始终无法超越的一种存在。但这一次，德国车企的电动化转型，不仅跟我们处在同一起跑线上，而且十分依赖中国强大的电动化产业链的支持。同时中国巨大的新能源汽车市场也是德国车企们必须要争夺的地盘。

对于中国的传统车企来说，电动化也是一个无法避开的命题，德国汽车巨头们面临的问题会一样不少地落在国内车企们头上。拿出多少魄力，付出多大代价来推动自身的电动化进程，选择走保守的集成并存的路线，还是孤注一掷投入电动化路线，或者是和新入局的互联网企业们开展深度合作，共享电动汽车的红利，成为每一家传统车企必须回答的问题。

政策损人，亦恐害己

政策层面上，欧盟去年推出汽车转型战略，宣布自2035年起禁售会导致碳排放的新燃油车，而使用碳中性燃料的燃油车有望在此后继续销售。尽管这一燃油车禁售令在欧盟内部存在不小反对声，但总体来看，欧盟推动新能源车转型的大方向并未发生改变。

然而，欧盟决定自7月4日起对中国电动车加征



临时关税，之后还将决定是否施加为期五年的正式关税。面对欧盟政策“逆风”，一些德国车企和研究机构认为，在中国投资设厂的德国车企可能遭受“附带伤害”。

宝马集团董事长齐普策说，对从中国进口的电动车征收临时反补贴税是错误的决策，加税势必阻碍欧洲汽车制造商发展，无法帮助企业提升全球竞争力，最终也会损害欧洲自身利益。事实上，自中国出口到欧洲市场的电动车中，既有中国国产品牌，也有大量在中国生产的欧美品牌，如宝马、特斯拉等。

美国荣鼎咨询公司在一份报告中警告，欧盟对中国电动车加征15%至30%临时反补贴税将损害将中国作为出口基地的欧美车企利益。

### “屋顶着火”，慌忙设障

近年来，中国对欧洲市场的新能源车出口迅速增长。根据中国全国乘用车市场信息联席会数据，去年中国出口的120.3万辆新能源车中，欧洲市场占比达38%，远超其他地区市场。

从毕马威相关分析报告和实地情况来看，中国车企在欧洲投资已经基本覆盖全产业链，分布国家主要集中在匈牙利、瑞典和德国。

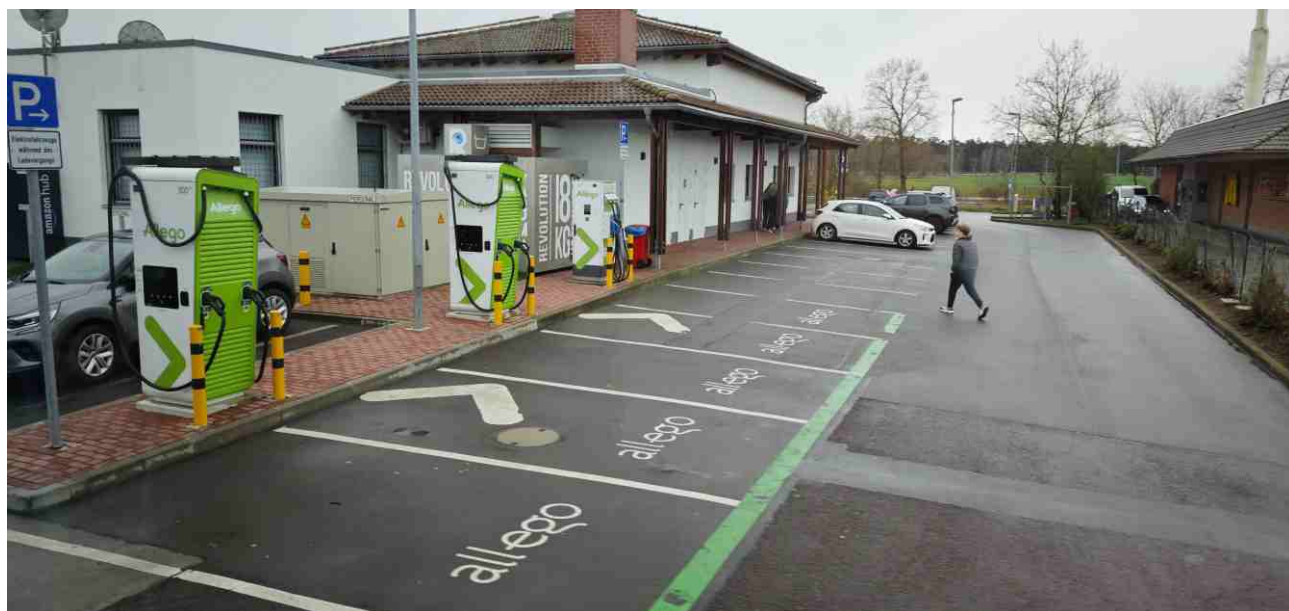
汉诺威中小企业应用科学大学汽车专家弗兰克·施沃佩认为，在电动车质量和数字化方面，中国企业如今至少与欧洲品牌制造商势均力敌。“软件和电池掌握在中国企业手中，他们在技术上受到了很大信任。”

大众集团乘用车品牌首席执行官托马斯·舍费尔认为，来自美国特斯拉和中国车企的有力竞争已经“危及德国老牌车企”，“现在是艰难时期，我们的屋顶着火了，如今最为紧迫的任务是如何自救以及灭火”。

面对欧盟出台反补贴政策，中国车企或将加速海外建厂步伐。然而，地缘政治、逆全球化趋势以及供应链和产业链等多个非技术层面的障碍也有可能成为中国车企海外战略的主要风险。

蔚来欧洲业务发展负责人陈晨等业内人士认为，中国车企未来面临的海外政策挑战大概率不是来自关税壁垒，而是来自碳关税、本地供应链、当地经营和数据保护法律条例等。

小鹏汽车副董事长兼联席总裁顾宏地表示，目前中国车企表现较好的海外市场以发展中国家市场为主，要进入欧美这样竞争异常激烈的市场，需要中国车企共同发力，逐步建立起在海外的运营能力以及人才、品牌和组织架构，在企业国际化方面取得更多进展。（新华社、脑极体）





新能源汽车是国家支柱性行业 and 重点发展的行业，也是新能源行业关注的热点与焦点，每天海量信息袭来，不及一一了解。本栏目特别为您甄选其中重要者，每个月进行系统化整理，向您展现全景的新能源汽车产业链之月度动态资讯。

■ 中共中央、国务院印发《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》。其中提到，推广低碳交通运输工具。大力推广新能源汽车，推动城市公共服务车辆电动化替代。

■ 国家发展改革委、国家能源局、国家数据局联合印发《加快构建新型电力系统方案（2024-2027年）》（以下简称《方案》）。针对电动汽车充电设施网络拓展行动，《方案》具体提出了：完善充电基础设施网络布局，加强电动汽车与电网融合互动，建立健全充电基础设施标准体系。

■ 国家能源局发布了关于印发《配电网高质量发展行动实施方案（2024—2027年）》的通知。其中提出建立健全配电网与电动汽车充电设施等协调发展机制。电动汽车发展规模较大的重点省份，要组织开展配电网可接入充电设施容量研究。

■ 交通运输部、财政部印发《新能源城市公交车及动力电池更新补贴实施细则》（简称《实施细则》）。对城市公交企业更新新能源城市公交车及更换动力电池，给予定额补贴。每辆车平均补贴6万元，其中，对更新新能源城市公交车的，每辆车平均补贴8万元；对更换动力电池的，每辆车补贴4.2万元。

■ 根据工业和信息化部装备工业发展中心发布的《关于开展2024年新能源汽车安全隐患排查工作的通知》



(以下简称《通知》)要求,8月1日起,未按规定上报的新能源车企业将被处理处罚。

■ 工信部发布了两项强制性国家标准的公开征求意见稿,分别为《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》和《电动汽车能量消耗量限值第1部分:乘用车》。这两项标准标志着“能耗评级”这一新概念的正式引入,预计将对车企技术进步和市场竞争产生深远影响。

■ 北京市发改委日前联合北京市城市管理委印发实施《本市加快推进新能源汽车超级充电设施建设实施方案》(以下简称《实施方案》),其中提出,到2024年底,全市建成超充站500座;到2025年底力争实现数量翻番,达到1000座。

■ 上海市交通委员会等部门发布的《上海市交通领域大规模设施设备更新专项工作方案(2024—2027年)》。其中指出:计划到2027年底前,上海市公交车、出租汽车全面实现新能源化,年均更新车辆超过总量的9%,累计更新公交车6200辆、出租汽车1.1万辆。

■ 广州市工业和信息化局对《关于促进汽车产业加快发展的意见》(穗府办规字〔2020〕25号)进行了修订,形成了《意见(公开征求意见稿)》(以下简称《意见》),《意见》提出,广州将以汽车产业“三横、三纵、三核”为发展重点,补短板、拉长板、锻新板,全力打造具有国际竞争力的“智车之城”。

■ 深圳市工业和信息化局发布《关于2024年新能源汽车和智能网联汽车产业高质量发展专项扶持计划项目申报指南的通知》,对资助项目的类别、资助方式和标准、项目申报条件等做出详细指导,对符合条件项目,单个企业累计资助不超过2000万元。

■ 深圳市发展改革委近日组织相关单位编制了《住宅小区充电设施建设规范(送审稿)》和《长期失效充电桩认定及评价规范(送审稿)》两项地方标准。

■ 成都市经济和信息化局发布关于印发《成都市电动汽车充(换)电基础设施建设运营政策措施实施细则》的通知。其中明确提出:《细则》补贴范围为成都市范围内建设的符合条件并接受考核考评的公(专)用充电基础设施、换电设施和“智慧小区”项目。

■ 重庆市经济和信息化委员会、重庆市财政局联合发布《全市超充基础设施建设评价奖励办法(2024年)》,市经济信息委、市财政局根据超充桩建成(新建、改扩建)数量给予资金奖励,其中I档5万元/桩,II档4万元/桩,III档3万元/桩,IV档不给予奖励。

■ 根据《杭州市城乡建设委员会杭州市财政局关于印发〈杭州市新能源电动汽车公共充电设施奖励补贴资金分配实施细则〉的通知》(杭建地空〔2023〕172号)要求,经企业自主申报,所属区、县(市)城乡建设部门审核,确定2024年新能源汽车公用充电设施建设和运营奖励补贴名单。

■ 厦门市发改委印发《进一步推动厦门市电动汽车充电基础设施体系建设工作方案》(以下简称《工作方案》),全面推进“电动厦门”建设,加快构建高质量充电基础设施体系,更好满足人民群众出行充电需求,助力推进交通运输绿色低碳转型与现代化基础设施体系建设。

■ 琼海市人民政府出台2024年新能源汽车以旧换新促消费活动实施方案(以下简称“方案”),明确汽车销售企业奖励和新能源汽车购车者的购买补贴。

■ 重庆便捷超充之城建设峰会在渝举行。从会上获悉,截至今年7月底,我市累计建成的32万个充电桩中,有公共充电桩3.6万个,个人充电桩28.6万个,平均车桩比约2:1,优于全国平均水平。

■ 柳州市人大常委会举行《柳州市新能源汽车充电基础设施条例》实施新闻发布会,《条例》是柳州市首次在新源汽车这个新兴领域的立法探索。条例设五章,共三十四条,分为总则、规划建设、运营建设、发展促进和附则五章。

- 广汽埃安官宣长沙智能生态工厂正式竣工投产，可年产20万辆新能源汽车。
- 广汽集团与火山引擎在广汽中心举行战略合作协议签署仪式。
- 上汽集团旗下名爵汽车表示，计划在墨西哥建立一个拉丁美洲枢纽，包括一个汽车工厂和一个研发中心。
- 一汽丰田新能源分公司近日与国网（天津）综合能源服务有限公司正式达成购电合作，成为天津市首个100%全绿电整车厂。
- 长安汽车与华为全面战略合作暨阿维塔投资引望公司签约仪式在重庆顺利举行。
- 零跑汽车与京西集团正式签订长期稳定的战略合作协议。
- 中国重汽集团成都王牌商用车有限公司与蜀道装备签署合作框架协议，旨在氢能源商用车业务板块进行深度合作，共同推动绿色交通、节能减排和可持续发展。
- 江淮、奇瑞、吉利等中国车企正办理投资手续，将在阿尔及利亚开展本地化生产。
- 众泰汽车表示，下属公司湖南江南汽车与轻橙时代签署了战略合作协议，双方将发挥各自优势，在新能源汽车产品研发、智能网联等开展合作。
- 蔚来汽车宣布，7月份新增布局换电站19座、充电桩162根。截至7月31日，蔚来已在全国建设换电站2458座、充电桩22917根。
- 蔚来正式发布加电县县通计划，加密蔚来充/换电网络布局，将加电服务拓展至全国各县。蔚来计划在2025年6月30日前，实现全国充电县县通，并在13个省级行政区实现换电服务的普及。
- 极氪汽车表示，极氪计划2025年进入日本市场。目前极氪已进入瑞典、荷兰、泰国、墨西哥等在内的近30个国际主流市场。2024年底将进入全球50个国家和地区，涵盖欧洲、亚洲、大洋洲和拉丁美洲。
- 京东汽车与东风日产宣布正式达成战略合作。双方将在全渠道零售、汽车售后服务和配件供应链等方面展开一系列深度合作，共创汽车服务新模式。
- 小马智行与多模式交通运营商康福德高集团签署合作备忘录，宣布共同推动自动驾驶出租车的大规模商业运营。
- 中国动力电池企业国轩高科与摩洛哥政府签署一项战略投资协议，并且，计划建设摩洛哥首家动力电池超级工厂。
- 特斯拉做出了一项战略决定，停止在泰国建立制造工厂的计划。相反，该公司将专注于扩大其泰国的充电网络。
- 特斯拉已向马来西亚充电基础设施投资1350万美元，以在马来西亚半岛建设52个超级充电桩（充电功率最高达250kW）、54个壁挂式充电器以及4500多个家用充电桩。
- 比亚迪宣布与优步达成一项为期多年的战略合作伙伴关系，将在全球多个市场的优步平台上引入10万辆比亚迪电动车。首先进入欧洲和拉丁美洲，然后扩展到中东、加拿大、澳大利亚和新西兰等市场。
- 比亚迪方程豹与华为官宣在深圳签订智能驾驶合作协议，双方将针对比亚迪旗下方程豹汽车展开智能驾驶的深入联合研发。
- 丰田汽车正努力将其所有或几乎所有北美产品线转换为混合动力汽车。
- 丰田汽车与宝马集团已就燃料电池汽车（FCV）建立全面合作伙伴关系，丰田将供应氢罐等关键零部件，



宝马将在几年内推出量产燃料电池汽车。

■ 本田、日产和三菱汽车发布声明，三方已签署谅解备忘录，将开始讨论智能化和电动化汽车战略合作框架

■ 通用汽车与NorthStarCleanEnergy在美国阿肯色州的纽波特太阳能项目签署了一项为期15年的协议，后者将为通用汽车的三家装配厂提供可再生能源。

■ 英国豪华SUV制造商捷豹路虎宣布计划在其战略调整中再投入30亿英镑（合38亿美元），以应对全球向电动汽车转型速度放缓的局面。该车企将在未来五年内将计划投资增加到180亿英镑，以支持其在本十年末实现所有车型全电动化的战略。

■ LG新能源（LGES）正全力研发方形电池。除了LG新能源外，其他韩国电池供应商也已注意到汽车制造商对方形电池的需求大幅增加。

■ 美国商务部预计将在未来几周内提议禁止在自动驾驶和联网汽车中使用中国软件。

■ 美国能源与交通联合办公室目前已经启动了一个名为电动汽车充电可靠性和无障碍计划的拨款项目，该项目计划耗资1.5亿美元修复和升级4500个电动汽车充电桩。

■ 美国交通部发布了一项全国道路安全计划，旨在通过广泛部署车联网（V2X）技术，减少美国道路上的死亡和重伤事故。

■ 意大利政府与东风汽车集团就在当地建厂事宜的洽谈已进入最后阶段，意大利政府可能会以少数股份参与后者的投资联合国官网正式发布了联合国全球技术法规No. 21《混合动力汽车及多电机驱动的纯电动汽车功率测试方法》和No. 22《轻型电动汽车车载电池耐久性》两项新版全球技术法规，该两项法规由美国、欧盟、中国、日本共同牵头修订完成。



参加行业活动      车桩新媒体与中国充电联盟执行秘书长邹朋，副秘书长全宗旗、马华杰合影

# 全国领先级充电运营服务平台

## 当前平台数据 DATA

覆盖城市

400+

充电站场

1.5万+

公共充电桩

16万+

月充电量 (度)

1.6亿+

合作企业

4000家+

服务新能源车主

500万+

## 蔚景云平台 EVKING

### 独立品牌

独立品牌，让运营商独立自主，自建区域品牌。

### 生态服务

提供金融服务与车辆团队服务。

### 接入力强

市面上90%充电桩通信协议适配。

### 稳定安全

10万桩以上的全国最大服务案例。

### 集成扩展

接第三方平台，相互引流，连通站场设备。

### 模式多样

支持单运营商/多运营主体模式、站场主/小桩主等模式。

### 结算合规

联合各个金融机构，实现结算合规。

### 智能运维

提供设备告警，智能运维工单和运维分析。

蔚景云  
充电运营平台

## 服务场景 Service

社区充电

公交充电

景区充电

商超充电

网约车充电

公路充电

校园充电

港口充电

园区充电

市区充电

## 合作伙伴 COOPERATIVE PARTNER

中国南方电网

捷电通

国家电网

高德地图

KELONG

Potevio

NNJN

广州城投

百度地图

Sinexcel

中国华能

CNE

广州发展集团股份有限公司

快电

HUAWEI

赣云充

支付宝

RH-i

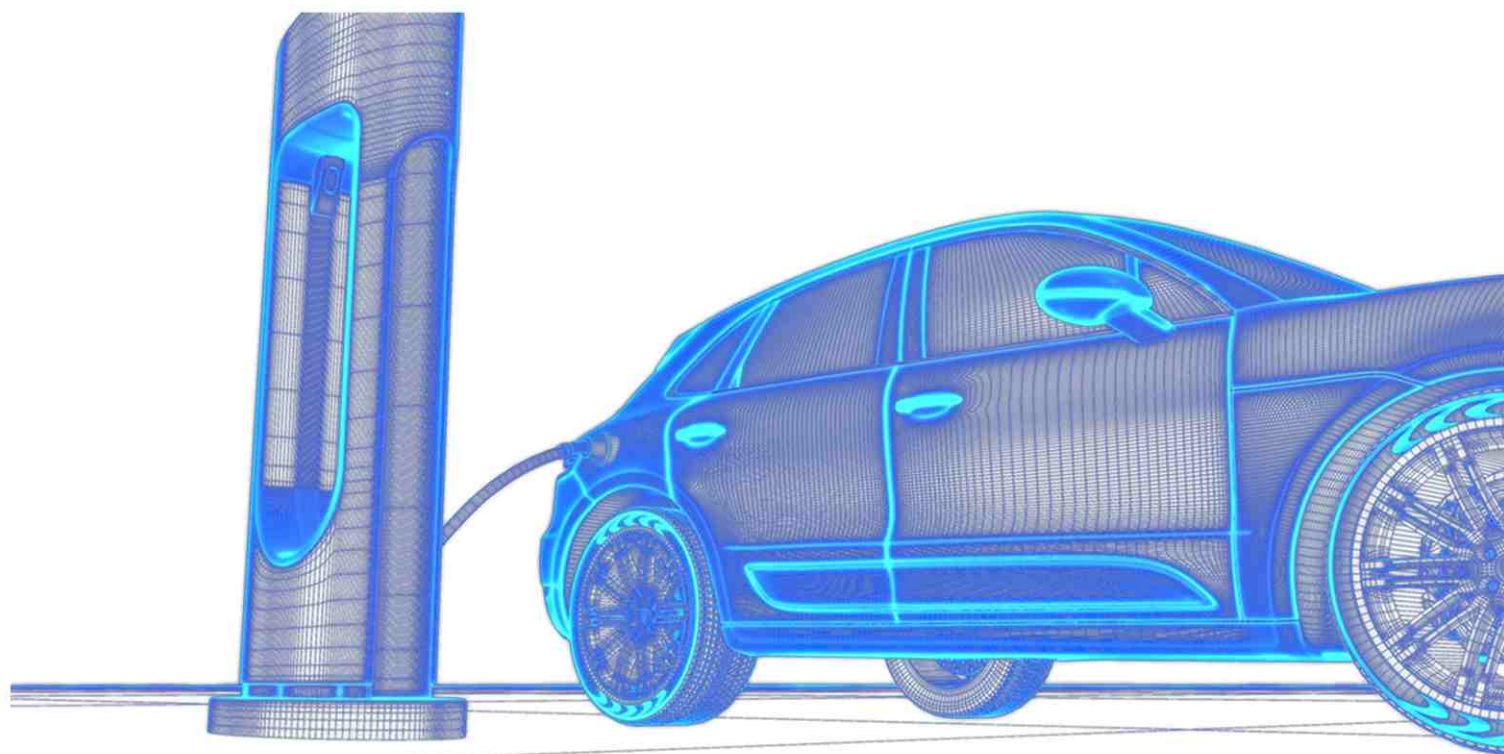
新电途

公牛



广州蔚景科技有限公司  
官网: EVKING.CN  
联系: 400-680-3880





研发  
实验

## 充电桩全生命周期检测

生产  
测试

国家标准：国标、欧标、美标、日标

产品类型：交流充电桩、直流充电桩、充电桩模块

测试场景：研发实验室测试、生产（安规测试、出厂测试、老化测试）、运维计量测试

应用阶段：研发阶段、生产阶段、新安装、维修后、升级改造后、年检计量

运维  
计量

客户类型：充电桩生产企业、充电桩核心部件生产企业、第三方测机构、科研院所等



深圳市斯康达电子有限公司

地址：深圳市宝安区福海街道吉安泰工业园

网址：[www.skonda.com.cn](http://www.skonda.com.cn)

电话：400-800-6892

远程诊断 ·

REMOTE DIAGNOSIS



· 智能运维

INTELLIGENCE OPERATIONS

## 充电物联控制模块

### 产品介绍 / Product Description

充电物联控制模块，是一款集TCU、CCU、IMD、ELK为一体的高度集成、高度物联网化的一款充电控制器，运行资源丰富、硬件接口丰富，除了实现基本的充电控制和计量计费功能外，还能实现充电桩的远程诊断等功能，为充电桩的稳定运营、低成本维护提供技术保障。

### 产品特点 / Product Features

01	功能高度集中，充电桩系统简单，容易维护
02	性能强大，智能运维，适用于充电桩的各种使用场景
03	联网功能丰富，真正实现远程诊断和远程维护
04	方案灵活，可用于一体式单/双枪、充电堆等充电系统
05	充电安全卫士，黑匣子功能

### 产品功能 / Product Function

- ◆ CAN: 4路
- ◆ RS485: 3路
- ◆ RS232: 4路
- ◆ 以太网: 2路
- ◆ 4G: 集成4G
- ◆ Wifi: 集成WiFi



深圳市优力特技术有限公司



# 720kW 独立风道超充系统解决方案

提供核心模块和系统方案建议, 赋能行业客户



▲  
▲  
▲  
**30kW/40kW**  
**IP65 高防护充电模块**

## 方案优势



简化超充系统设计, 便于方案集成



IP65高防护充电模块, 提升可靠性



低噪音设计, 整机运行噪音<65dB



独立风道结构设计, 模块易于维护



综合TCO成本更优, 提高商业收益



\*720kW充电系统 18\*40kW独立风道充电模块



ChaoJi大功率直流充电模块



小直流快充模组及解决方案



V2G直流充放电模组及解决方案



光储充放一体解决方案

深圳市优优绿能股份有限公司  
Shenzhen UUGreenPower Co.,Ltd

📍 深圳市光明区同观路华力特工业园1栋

🌐 [www.uugreenpower.cn](http://www.uugreenpower.cn)

☎ 0755-21061312



微信公众号



咨询客服

登录车桩网，免费注册“会员”，发信息、发产品、自由交易



车桩网新媒体旗下车桩网及网刊扎根新能源汽车产业链领域，致力于推动车、桩、网一体化发展。基于移动端，公众号、网站、杂志、自媒体矩阵为特色、结合全国数百家媒体机构，专注内容创作，新媒体传播，品牌推广，定制化活动策划与实施，以及市场研究，发展战略辅导等全方位商务服务。

车桩网新媒体以丰沛的行业资源为依托，为客户打造全流程“整合营销”服务，为产业链提供系统化品牌营销方案。是客户精准开发市场，项目对接，品牌宣传，广告投放，高效社交的综合平台！



网刊《新能源产业观察》

**车桩一体化门户网站**  
www.chezhuangw.com(车桩网.com)

新闻爆料：a18975609367@163.com



车桩网公众号



新能源数据中心



万人群友通讯录



扫码登录车桩网