

新能源产业观察

OBSERVATION ON NEW ENERGY INDUSTRY

车桩新媒体(chezhuangw.com)网刊

二零二三年七月刊

聚焦

《国务院办公厅关于进一步构建高质量
充电基础设施体系的指导意见》全文刊发

本期精彩

关于800V高压快充，未来发展趋势的3大共识
欧美国新能源车市5月报：纯电动增长势不可挡

IP65高防护充电模块推动小直流充电技术进入2.0时代
站点·用户·车辆！全力打造充电设施行业核心运营价值

相聚蓉城，共话充电|2023中国充电设施行业运营服务发展大会在成都隆重举行！



扫码登陆车桩网



小蜂充电

2023, 您的黄金副业, 小蜂充电!

一区一县一代理, 全国招募特惠季!

直
降

120kW直流桩

26888起

BOSS直售特惠价

2年质保

2年SaaS免费使用

10台起订



华东 彭总监:
18915512762

西部 吴总监:
18913741920

华南 张总监:
18913241652

湘赣 邓经理:
18915647507

鄂豫 邓经理:
18915708023

全国 左总:
13971005079

专业ODM 现货供应

快人一步 一插即用



第四代直流智能充电桩
(60—160KW)



第四代直流智能充电桩
(60—160KW)



第四代直流智能充电桩
(60—160KW)



江西瑞华智能科技有限公司

JIANXI RUIHUA INTELLIGENT TECHNOLOGY CO., LTD

地址：江西省九江市瑞昌市东环路2号

电话：13714666787

邮箱：rhi@ruihuaai.com

网址：www.ruihuaai.com





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

网址: <https://www.techonecharge.com/>



深圳智电新能源科技有限公司



液冷超充分体机



直流柔性充电堆



柔性充电堆分体机

城市级车桩网 一体化方案提供商

深圳智电新能源科技有限公司是一家集开发、销售、生产运营、服务为一体的高新技术企业，致力于为新能源应用和节能减排提供整体的技术与产品解决方案，为客户提供更智能、更节能、更经济的充电解决方案。智电公司提供充电桩生产，充电桩网络建设、充电场站运营维护一级相关增值服务，秉承创新驱动研发的理念，通过参与标准，引领产业发展，在充电桩产品、运营、服务领域技术领先。



地址：深圳市宝安区石岩街道龙腾路1号
联系人：夏小姐 手机：13691916361
电话：400-6699-082 传真：0755-29985112
邮箱：szzdkjyxgs@126.com





德利邦新能源

D E L I B O N N E W E N E R G Y

充电站：投资·代建设·代运营/运维

充电桩：研发·生产·销售

充电生态链综合服务商

- 德利邦新能源在昆明设有研发/生产中心，拥有较为全面的产品技术研发能力，包括变压器、充电桩等。

- 我们致力于为客户提供设施规划、建设、投资、运营、维护和市场推广等全方位服务，满足客户对充电设施的个性化定制需求，同时推行可持续的生产和经营方式，开展云南本土新能源综合服务站工程。

- 在新能源综合服务站建设与管理做出资源整合和运营模式创新，在售后和客户服务方面有重要保障。

诚信 质量

服务

服务热线：400-1617-667

公司地址/运营运维中心：
云南德利邦新能源科技有限公司广卫立交桥下

研发生产中心：
云南省昆明市新城国家高新区马金铺云南电力产业基地梁峰路3251号



扫描二维码 关注公众号



场站运营管理经验
电力电子技术
人工智能技术
互联网技术

光伏、储能、充电
配电整体解决方案

充电场站运营
管理平台

智能配电方案

电动汽车充电方案

关于我们

公司创业团队以“工匠精神、中国智造”为已任,以智慧能源为主攻方向,集结了一批国内优秀研发人才在新能源领域研制了一系列创新产品。

格润特以“专注创新,服务专心,品质放心,合作诚心”为企业的核心理念,将持续创新作为公司的重要战略。通过持续技术积累,高强度的研发投入,形成了强大的自主创新能力。核心技术研发座落于国家大湾区-深圳,拥有充电控制系统多项核心技术,申请和取得的发明专利超过50多项。

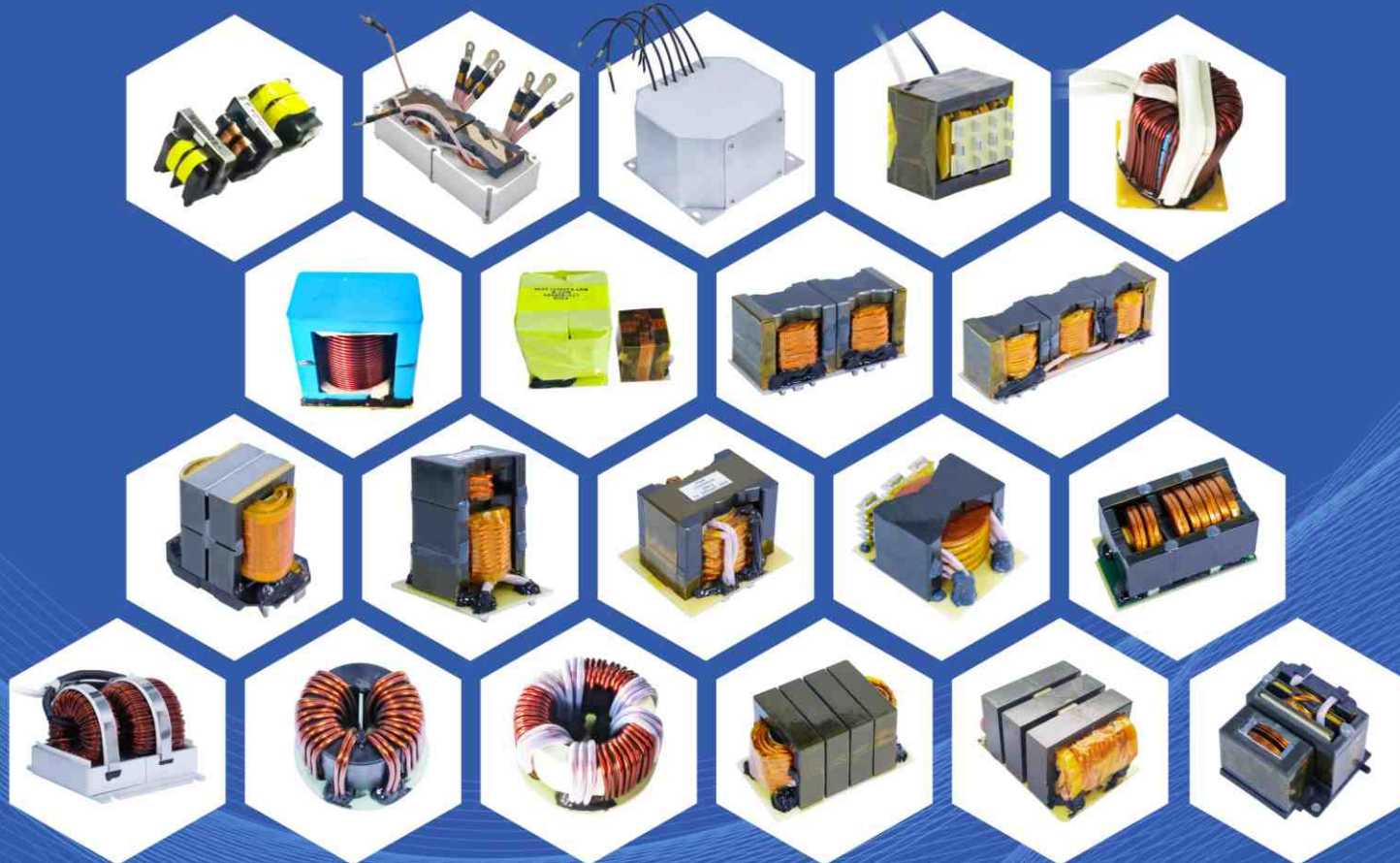




深圳市万志宇科技有限公司

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

invvt

POWERDAN
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
E-mail: 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.



优优绿能
UUGreenPower

澎湃动力由优优绿能提供
POWER THE GREENWORLD

EV全场景直流快充解决方案 —— 领导者 ——

更高可靠性、更优颗粒度、更高功率密度、更全场景充电解决方案



20kW模块

国内首款1000V三统一模块



30kW模块

四年市场成熟应用



40kW模块

功率密度业内最高



30kW IP65高防护模块

业内首创倾力打造



20kW小功率直流充电桩

极致紧凑/易于集成/1000V宽范围



11kW双向V2G充电桩

双向互动/独立风道/1000V宽范围

具备20/30/40kW全系列

IP20风冷/IP65风冷/液冷多种散热技术

150-1000V全电压范围

服务电话：18088880326

小蓝快充新能源科技（深圳）有限公司是一家研发、生产充电桩的高新技术企业。沉淀充电桩核心技术，
潜心做好产品、做好服务，外观/功能均可定制！



小蓝快充新能源科技（深圳）有限公司
CHARGELAND NEW ENERGY TECHNOLOGY(SHENZHEN)CO.,LTD

联系方式 4000863929

深圳市光明区凤凰街道塘尾社区南太云创谷5栋710

13603063651 张先生
13840963177 纪女士
13823385157 李先生

深圳市易电创新科技有限公司

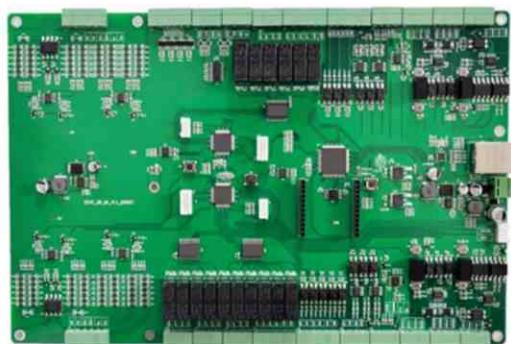
深圳市易电创新科技有限公司成立于2016年，主要聚焦于充电桩产品的软硬件开发，为客户提供核心控制板以及相应的售后服务。

产品主要包含：

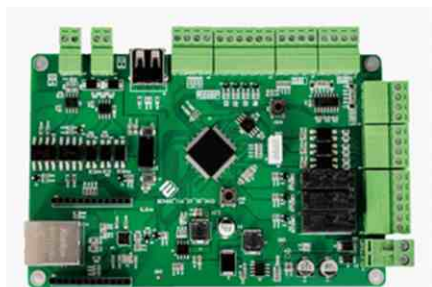
交流充电桩系列：交流单枪运营控制板；. 交流单机控制板；交流双枪运营控制板。

直流充电桩系列：直流单枪控制板；直流双枪控制板。

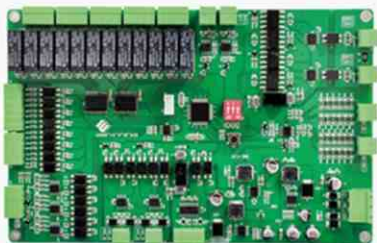
相关产品：刷卡板；4G通讯板等；以及其他一些定制开发项目。



多芯片五合一直流控制板



直流充电桩智能控制板



运营主板2.2



美标智能充电控制主板



直流单枪控制主板



欧标交流主板



交流单枪充电控制板



双枪交流控制板

深圳市易电创新科技有限公司

联系电话：0755-270813 邮箱：3065888039@qq.com

网址：<http://www.eectec.com> 手机：18565836919

公司地址：深圳市宝安区新安街道大浪社区创业二路北二巷5号创新楼105



深圳快充实业有限公司

国标直流充电枪

产品应用 适用于中国地区标准直流充电枪

- 定制客户LOGO
- 定制线缆类型和长度
- 选配挂枪空座和枪头防护盖



国标交流充电枪

产品应用 适用于中国地区标准交流充电枪

- 定制客户LOGO
- 定制线缆类型和长度
- 选配挂枪空座，支持颜色定制



深圳市宝安区万丰中路214号
汇贤达科技园B栋5楼



13760415161



— 充电网 | 车联网 | 物联网 —

企业简介 COMPANY PROFILE

广州蔚景科技有限公司作为国内领先的新能源汽车生态服务提供商，旗下新能源车电运营服务平台——蔚景云，是全国首个基于充电桩互联互通的平台级产品。具有互联互通、业务融合、统一平台、SAAS服务等优势，帮助充电运营商快速部署平台及解决方案，保障充电运营服务商自身利益，是新能源汽车软件和运营领域的首选产品。

当前平台数据 DATA

企业服务

3000+

充电站场

9000+

充电桩

9.3万+

车主

300万+

月充电量

1亿+

我们的服务 OUR SERVICES

1 SAAS平台

为运营商搭建充电桩运营平台，负责前期实施、后期维护服务

2 私有云服务

为运营商提供完善的自主运营解决方案，打造小型生态服务圈

3 政府监管方案

协助政府建立城市级新能源服务品牌

4 公交集团方案

满足公交站场多级统一运营、管理

5 充电桩厂商方案

帮助桩企建立品牌客户运营联盟体系

6 互联互通

为车主提供更多充电资源，帮助站场方快速实现盈利

7 代运营服务

提供丰富营销活动，全程运营招导，快速提高充电量

8 广告合作

丰富资源合作渠道，赋能站场，增加站场盈利点

9 资金清分

支持各类型合规清分平台，提供多场景清分服务

10 第三方平台集成

对接站场设备（道闸、视频监控、地锁），提升站场运营能力

11 活动营销

多种营销工具（超级会员、储值卡、优惠券），提升获客能力

12 站场升级

将充电站打造成充电+智慧的综合能源服务载体

合作伙伴 COOPERATIVE PARTNER



广州蔚景科技有限公司
地址：广州黄埔区起云路8号D栋402
联系：020-28187966



2023年
6月
14-16日

MESSE MÜNCHEN 慕尼黑新国展中心
国电动汽及充电备展会
International Exhibition
for Charging Infrastructure and
E-Mobility

- n 为移动出的未来充电市场、商业模式和势
- n 体创新
智充电系统、电动和移动服务
- n 知共享
会、展坛、导等
- n 业会点
在四个平活动上与85000多名源与移动专家和1600家参展商

久弘 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近十年，主要业务包含充电桩外壳，电子电器外壳，医疗器械外壳等外壳类模具设计制造。公司拥有年产500万套充电桩外壳生产线。

久弘塑胶主营汽车交流桩外壳：单枪7千瓦外壳，双枪14千瓦外壳，10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

深圳市地木升能源科技有限公司TIMXON创建于2019年，是国家高新技术企业。公司位于深圳市光明新区，是一家集研发、生产、销售于一体的新能源高科技公司。

TIMXON核心产品研发团队专注于新能源汽车充电行业，开发包含CCS系统的ISO15118协议(含DIN70121)、PnC支付与加密等；国际充电协议OCPP模组；充电桩系统集成主控、CPU卡读卡器等模块与转接盒；成品包括欧标交流桩、欧美标直流桩、国标交直流充电桩、日标直流桩等等全球全部系列充电桩产品；云平台与服务器、APP与在线支付等等；并取得新能源汽车交直流充电桩、PLC、测试仪等多项产品的专利以及认证。

荣誉资质



7KW 交流桩
PCBA EMC认证



欧标交流桩
EMC 认证



欧标交流桩
安规认证



欧标交流桩
IEC62955 漏电认证



PLC SECC
协议转换盒

PLC SECC / EVCC

- ◎ DIN70121/ISO15118
- ◎ SECC LAN远程分析诊断、远程升级
- ◎ CAN协议自定义、GB27930
- ◎ 国产载波芯片，产能保证
- ◎ SLAC 匹配时间短
- ◎ EVCC 超低功耗待机、定制协议，



SECC



Small SECC



EVCC-PCBA



EVCC

欧美标模拟器



CCS2 欧标模拟器



CCS1 美标模拟器

- ◎ 研发测试、生产测试、维护测试
- ◎ 直流测试、交流测试
- ◎ DC:200A/1000V, AC:32A/400V

欧标Type 2



交流桩枪座版



交流桩

- ◎ OCPP1.6 J TLS/SmartCharging
- ◎ 动态负载管理
- ◎ 7KW、11KW、22KW

- ◎ 枪座、枪线
- ◎ APP
- ◎ 云平台



0755 - 23242585



郑 19129962097

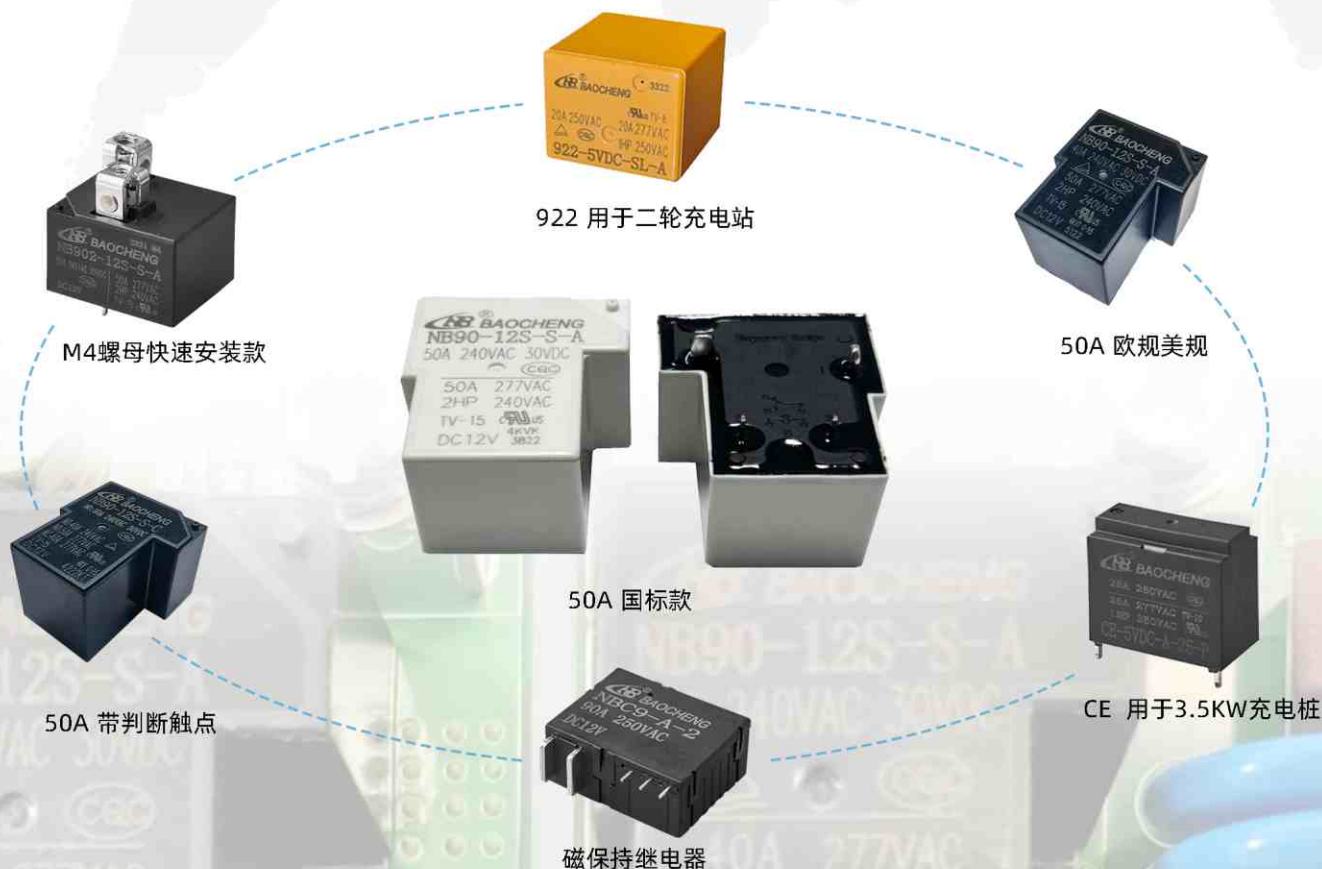


alex.zheng@timxon.com

www.timxon.com

宁波宝橙电子有限公司是一家专业从事电磁继电器研发、制造和销售的高新型科技企业，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，广泛应用于智能家电、焊机、通讯、安防、消防、地暖、光伏逆变器储能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：浙江省余姚市凤仪路88号

官网：www.nbc-relays.cn www.nbc-relays.com

电话：189 6788 3420(张总) 0574-62592512/62824561



东莞市泓达电子科技有限公司

DONGGUAN HONGDA ELECTRONIC TECHNOLOGY CO.,LTD

东莞市泓达电子科技有限公司是一家专业从事新能源熔断器、分流器、功率电阻、采样电阻、电流保险丝、温度保险丝、温控器、汽车插片保险丝及相关零配件制造的企业，并通过IATF16949、ISO9001、ISO14001等体系认证。产品同时拥有美国UL、加拿大CUL、德国VDE、韩国KC、日本PSE、中国CCC&CQC等多个国际认证。

公司官网：www.hongdafuse.com 邮箱：hongdafuse@hongdafuse.com



公司地址：广东省东莞市厚街镇大塘工业区财兴东路12号

销售服务热线

总机：0769-85929800

胡女士：18929273555

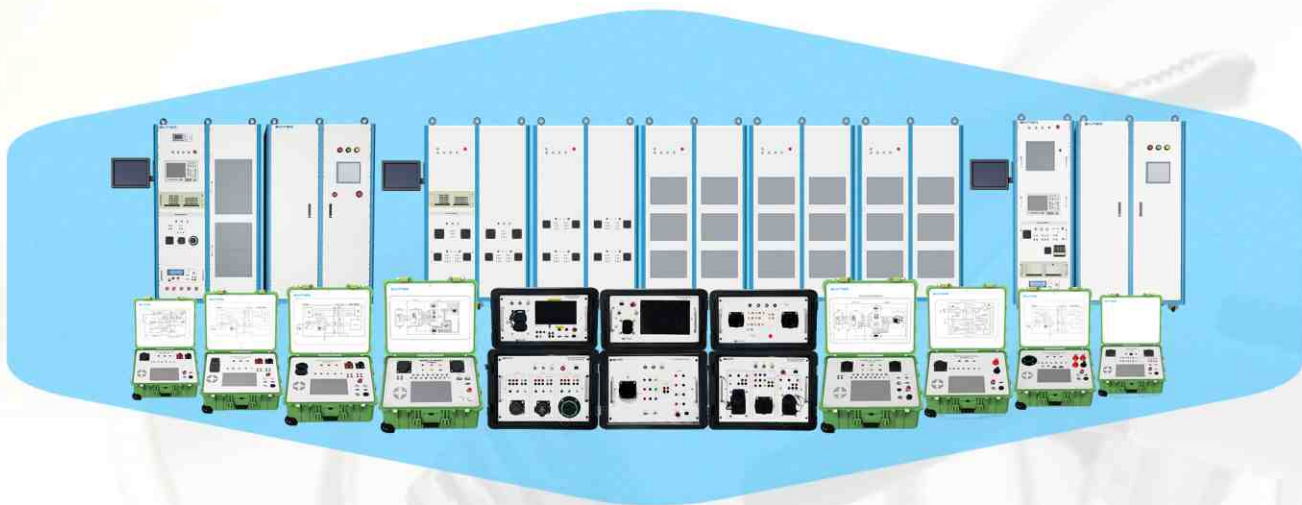
罗女士：13725883626

张先生：13060661609

做行业最齐全，最具特色的

电路全方位保护元器件制造商

全球新能源充电交互测试及服务一站式解决方案商



上位机软件功能



高精度 高集成



多通道录波模块



LAN\RS232\WIFI



专用校准端子



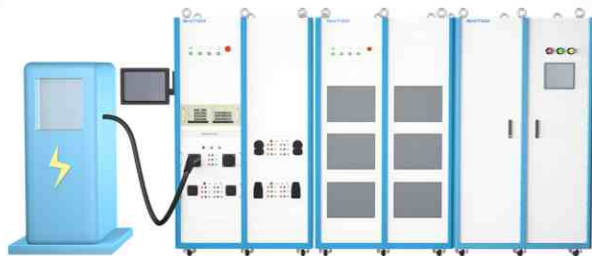
4mm标准安全接口



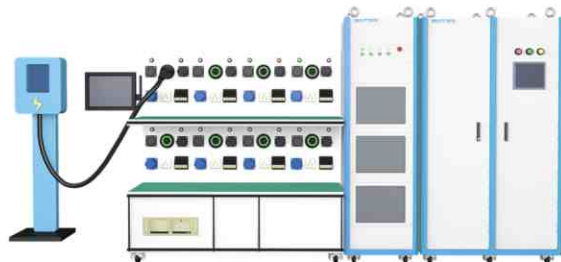
便携 美观



交流充电桩产测自动测试解决方案
交流充电桩老化自动测试解决方案



直流充电桩产测自动测试解决方案
直流充电桩老化自动测试解决方案



深圳市赛特新能科技有限公司

Shenzhen Saiter Newenergy Technology Co.,Ltd.

深圳市龙岗区南湾街道上李朗社区平吉大道13号2栋5楼

0755-26605132 www.stxn17.com



控天下之車 測四海之能

目录 contents

微信社区 | WeChat community

社群匹配 | Community matching

特别报道 | Special report

- 24 《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》全文刊发
- 28 延续购置税减免政策，国常会首提“车能路云”产业生态

市场聚焦 | Market focus

- 31 相聚蓉城，共话充电|2023中国充电设施行业运营服务发展大会在成都隆重举行！
- 34 新能源汽车下乡充电桩先行，业内人士详解“破局”路径
- 37 调查：江苏新能源汽车“下乡”3年，成果如何？
- 40 中国新能源汽车加速走向中亚

企业访谈 | Enterprise interview

- 42 站点-用户-车辆！全力打造充电设施行业核心运营价值

广告索引 | Ad index

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 封二：苏州蜂巢充电技术有限公司 | 封三：特来电新能源股份有限公司 |
| 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：深圳智电新能源科技有限公司 |
| P4：云南德利邦新能源科技有限公司 | P5：成都格润特数字能源有限公司 |
| P6：深圳市万志宇科技有限公司 | P7：深圳市优优绿能电气股份有限公司 |
| P8：小蓝快充新能源科技（深圳）有限公司 | P9：深圳市易电创新科技有限公司 |
| P10：深圳快充实业有限公司 | P11：广州蔚景科技有限公司 |
| P12：欧洲电动汽车及充电设备展览会 | P13：郑州久弘塑胶模具有限公司 |
| P14：深圳市地木升能源科技有限公司 | P15：宁波宝橙电子有限公司 |
| P16：东莞市泓达电子科技有限公司 | P17：深圳市赛特新能科技有限公司 |
| P65：深圳市吉恒达科技有限公司 | P66：深圳市优力特技术有限公司 |
| P67：深圳市斯康达电子有限公司 | P68：深圳市亿电云技术有限公司 |

目录 contents

产业观察 | Industry observation

- 45 充电桩行业：高增长下存隐忧
- 47 IP65高防护充电模块推动小直流充电技术进入2.0时代
- 49 新能源汽车售后维修 “七大难”
- 51 动力电池，进入下半场

行业数据 | Industry data

- 54 简报：2023年1-5新能源汽车、动力电池、充电设施运行情况

技术应用 | Technology application

- 57 关于800V高压快充：未来发展趋势的3大共识

环球资讯 | Global News

- 59 欧美国新能源车市5月报：纯电动增长势不可挡

大事记 | Chronicle of events

- 61 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、APP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

上海：鼓励民间投资，最高0.8元度电补贴！支持充电设施建设！



《上海市加大力度支持民间投资发展若干政策措施》对充电设备给予30%-50%的设备补贴，对充电站点和企业给予0.05-0.8元/千瓦时的度电补贴，落实经营性集中式充电设施免收电力接入工程费等措施。

[\(扫码阅读全文\)](#)

最高补贴400元/千瓦！重庆2023年充换电基础设施财政补贴政策出炉

《关于重庆市2023年度充换电基础设施财政补贴政策的通知》，支持充电基础设施建设方面，包括公共快充桩建设补贴、公共慢充桩建设补贴、居住社区“统建统营”补贴、公共快充桩升级改造奖励、“充储泊”体验中心示范运营奖励。



[\(扫码阅读全文\)](#)

湖南省补贴 | 充电桩最高补贴400元建设奖补！



对2021-2023年期间备案新建且运营时长不少于3个月、未获得过财政建设奖补的省内社会公共快速充电设施实施奖补。2021年执行足额奖补标准，2022年、2023年分别按照5%、10%的退坡比例执行奖补。

[\(扫码阅读全文\)](#)

微信社区

武汉补贴：直流桩330元/KW，交流桩130元/KW，换电单站上限40万元！

《武汉市新能源汽车公用充换电基础设施建设补贴（第三批）实施方案》的通知，补贴资金主要用于支持武汉市辖区内2016年1月1日至2020年12月31日建成投运并保持正常运营的公用充换电基础设施、公交场站公交车专用充电基础设施建设。



[（扫码阅读全文）](#)

河北：到2025年，全省建成1000个重点充电示范村



河北省《加快推动农村地区充电基础设施建设 促进新能源汽车下乡和乡村振兴实施意见》，到2025年，全省建成1000个重点充电示范村，基本实现“各市有示范县、各县有示范乡（镇）、各乡有示范村（社区）”的目标。

[（扫码阅读全文）](#)

江苏新型储能项目发展措施：发电量补贴0.3元/kWh、2027年储能规模5GW

江苏省计划到2027年，全省新型储能项目规模达到500万千瓦左右。全省电网侧新型储能项目规模达到350万千瓦左右。全省用户侧新型储能项目规模达到100万千瓦左右。到2027年，全省电源侧新型储能项目规模达到50万千瓦左右。



[（扫码阅读全文）](#)

农村充电基础设施虽不足，但运营盈利难、售后跟不上……



充电设施不足的问题仍是影响新能源汽车使用的一大制约瓶颈，在农村地区更为突出，已成为制约农村地区购买使用新能源汽车的“堵点”“痛点”。要想解决这一“痛点”，加速建桩无疑是首选方案。

[（扫码阅读全文）](#)

“充电桩投资”骗局致6千人中招 专家：高度警惕高收益

经查，全享通公司在山东、湖南等多个省份建立了运营中心以招揽客户，共卖出约15000份的“充电桩投资”，吸收6000余人的资金超过10亿元。其中，约2亿元资金被公司实控人、高管等人瓜分，肆意挥霍。



[（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



锐速智能 Mr. Liu (锐速智能 Mr. Liu)

广州锐速 销售
手机:1328867
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:广州锐速
部门职务:销售
邮箱:3317636010qq@com
微信号:1328867
产品:充电桩
地址:广州市增城区新塘镇瑶田村东联庙岭路5号



Snow (Snow)

深圳市崎伟科技有限公司 销售
手机:1329880
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:深圳市崎伟科技有限公司
部门职务:销售
邮箱:snowkim@kiwidigitalenergy.com
微信号:snow1329880
产品:汽车充电器
地址:深圳市元芬科技园



陈洪 (陈H)

全路程物流科技有限公司 换电运营总监
手机:1305543
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:全路程物流科技有限公司
部门职务:换电运营总监
邮箱:1589617908@qq.com
微信号:1865013
产品:换电轻卡销售与换电站运营
地址:厦门海沧自贸区海景中路23号



yo我 (yo我)

珠海微芯科技有限公司 运营主管
手机:1363126
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:珠海微芯科技有限公司
部门职务:运营主管
邮箱:3374346037@qq.com
微信号:1363126
产品:控制主板及充电桩
地址:珠海金湾区联港工业区



陈如意19828214398 有事打电话 (陈如意...)

沃轮集团 销售部
手机:1982821
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:沃轮集团
部门职务:销售部
邮箱:798457279
微信号:1982821
产品:充电桩, 储能, 光伏
地址:华润广场



陈祥健 (飞鱼)

沧州金雷诺电子设备有限公司 销售总监
手机:1512875
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:沧州金雷诺电子设备有限公司
部门职务:销售总监
邮箱:1512875@163.com
微信号:1512875
产品:充电桩, 储能柜, 结构件等各种钣金制品
地址:河北省青县经济技术开发区北区明秀街1号



充电桩源头工厂 (充电桩源头工厂)

北汽新能源 销售
手机:1815770
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:北汽新能源
部门职务:销售
邮箱:337232879
微信号:DQ1815770
产品:充电桩
地址:浙江省温州市乐清市滨海新区三路三号



何麒多 (Caga)

蔚特理新能源有限公司 项目经理
手机:1821555
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:蔚特理新能源有限公司
部门职务:项目经理
邮箱:407766933@qq.com
微信号:1821555
产品:快充站, 蔚来换电站, 分布式光伏, 储能
地址:成都市武侯区

社群匹配

**陈洋 (!)**

成都南洋电动汽车服务有限公司 总经理
手机:1812336[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:成都南洋电动汽车服务有限公司
部门职务:总经理
邮箱:446328384@qq.com
微信号:1812336[REDACTED]
产品:电动汽车充换电
地址:武科东四路18号

**李波 (随波主流)**

江苏集萃安泰创明先进能源材料研究院有限公司...
手机:1377560[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:江苏集萃安泰创明先进能源材料研究...
部门职务:项目经理
邮箱:906781840@qq.com
微信号:1377560[REDACTED]
产品:固态储氢, 氢燃料电池堆,
地址:江苏常州

**洪伟 (洪伟)**

奇瑞 奇瑞汽车销售公司
手机:1364553[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:奇瑞
部门职务:奇瑞汽车销售公司
邮箱:hongwe2@mychery.com
微信号:1364553[REDACTED]
产品:开瑞微卡微面产品
地址:安徽省芜湖市弋江区科技产业园

**?? (??)**

深圳驿普乐氏科技有限公司 销售经理
手机:1521885[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:深圳驿普乐氏科技有限公司
部门职务:销售经理
邮箱:hongchao.chen@en-plus.com.cn
微信号:1521885[REDACTED]
产品:充电桩
地址:南山区

**恒一新能源 (恒一新能源)**

深圳凯胜新能源有限公司 业务经理
手机:1734610[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:深圳凯胜新能源有限公司
部门职务:业务经理
邮箱:3506187294@qq.com
微信号:1734610[REDACTED]
产品:锂电池回收
地址:深圳市龙岗区

**季亮亮 (Jared)**

江苏悦达国润 采购主管
手机:1377006[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:江苏悦达国润
部门职务:采购主管
邮箱:4829595@qq.com
微信号:1377006[REDACTED]
产品:汽车
地址:盐城

**丽桐 (Y)**

格派上海分公司 战略发展 (充电桩建设项目PM)
手机:1752100[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:格派上海分公司
部门职务:战略发展 (充电桩建设项目PM)
邮箱:1752100[REDACTED]
微信号:1752100[REDACTED]
产品:达到车生活
地址:上海市静安区

**连杰 (连杰)**

上海齐犇信息科技有限公司 销售经理
手机:1880259[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:上海齐犇信息科技有限公司
部门职务:销售经理
邮箱:gaolianjie@tibiot.com
微信号:salatyin
产品:运营商服务
地址:深圳宝安区宝源路万庭大厦3栋603A

**柳长春 (柳长春13036121936)**

广州锐速智能科技股份有限公司 项目总监
手机:1303612[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:广州锐速智能科技股份有限公司
部门职务:项目总监
邮箱:35604312@qq.com
微信号:1303612[REDACTED]
产品:充电桩, 储能, 光伏
地址:广州增城区

**陆永鑫 (陆永鑫)**

成都标定 销售
手机:1529553[REDACTED]
奉献:0 分享:0 引荐:0
单位/公司:成都标定
部门职务:销售
邮箱:luyongxin@rainbowally.cn
微信号:1529553[REDACTED]
产品:浪涌保护器
地址:成都



索引号: 000014349/2023-00029

主题分类: 工业、交通\其他

发文机关: 国务院办公厅

成文日期: 2023年06月08日

标题: 国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见

发文字号: 国办发〔2023〕19号

发布日期: 2023年06月19日

《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》全文刊发

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

充电基础设施为电动汽车提供充换电服务，是重要的交通能源融合类基础设施。近年来，我国充电基础设施快速发展，已建成世界上数量最多、服务范围最广、品种类型最全的充电基础设施体系。着眼未来新能源汽车特别是电动汽车快速增长的趋势，充电基础设施仍存在布局不够完善、结构不够合理、服务不够均衡、运营不够规范等问题。为进一步构建高质量充电基础设施体系，更好支撑新能源汽车产业发展，促进汽车等大宗消费，助力实现碳达峰碳中和，经国务院同意，现提出以下意见。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，扎实推进中国式现代化建设，坚持稳中求进工作总基调，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，坚持目标和问题导向，加强统筹谋划，落实主体责任，持续完善网络，提高设施能力，提升服务水平，进一步构建高质量充电基础设施体系，更好满足人民群众购置和使用新能源汽车需要，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。

（二）基本原则。

科学布局。加强充电基础设施发展顶层设计，坚持应建尽建、因地制宜、均衡合理，科学规划建设规模、网络结构、布局功能和发展模式。依据国土空间规划，推动充电基础设施规划与电力、交通等规划一体衔接。

适度超前。结合电动汽车发展趋势，适度超前安排充电基础设施建设，在总量规模、结构功能、建设空间等方面留有裕度，更好满足不同领域、不同场景充电需求。持续完善充电基础设施标准体系，推动中国标准国际化。

创新融合。充分发挥创新第一动力作用，提升充电基础设施数字化、智能化、融合化发展水平，鼓励发展新技术、新业态、新模式，推动电动汽车与充电基础设施网、电信网、交通网、电力网等能量互通、信息互联。

安全便捷。坚持安全第一，加强充电基础设施全生命周期安全管理，强化质量安全、运行安全和信息安全，着力提高可靠性和风险防范水平。不断提高充电服务经济性和便捷性，扩大多样化有效供给，全面提升服务质量效率。

（三）发展目标。到2030年，基本建成覆盖广

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，有力支撑新能源汽车产业发展，有效满足群众出行充电需求。建设形成城市面状、公路线状、乡村点状布局的充电网络，大中型以上城市经营性停车场具备规范充电条件的车位比例力争超过城市注册电动汽车比例，农村地区充电服务覆盖率稳步提升。充电基础设施快慢互补、智能开放，充电服务安全可靠、经济便捷，标准规范和市场监管基本完善，行业监管和治理能力基本实现现代化，技术装备和科技创新达到世界先进水平。

二、优化完善网络布局

（一）建设便捷高效的城际充电网络。以国家综合立体交通网“6轴7廊8通道”主骨架为重点，加快补齐重点城市之间路网充电基础设施短板，强化充电线路间有效衔接，打造有效满足电动汽车中长途出行需求的城际充电网络。拓展国家高速公路网充电基础设施覆盖广度，加密优化设施点位布局，强化关键节点充电网络连接能力。新建高速公路服务区应同步建设充电基础设施，加快既有高速公路服务区充电基础设施改造，新增设施原则上应采用大功率充电技术，完善高速公路服务区相关设计标准与建设管理规范。推动具备条件的普通国省干线公路服务区（站）因地制宜科学布设充电基础设施，强化公路沿线充电基础服务。

（二）建设互联互通的城市群都市圈充电网络。加强充电基础设施统一规划、协同建设，强化不同城市充电服务数据交换共享，加快充电网络智慧化升级改造，实现跨区域充电服务有效衔接，提升电动汽车在城市群、都市圈及重点城市间的通达能力。以京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈为重点加密建设充电网络，打造联通区域主要城市的快速充电网络，力争充电技术、标准和服务达到世界先进水平。

（三）建设结构完善的城市充电网络。以城市道路交通网络为依托，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，推动城市充电网络从中心城区向城区边缘、从优先发展区域向其他区域有序延伸。大力推进城市充电基础设施与停车设施一体规划、建设和管理，实现城市各类停车场景全面覆盖。合理利用城市道路邻近空间，建设以快充为主、慢充为辅

的公共充电基础设施，鼓励新建具有一定规模的集中式充电基础设施。居住区积极推广智能有序慢充为主、应急快充为辅的充电基础设施。办公区和“三中心”等城市专用和公用区域因地制宜布局建设快慢结合的公共充电基础设施。促进城市充电网络与城际、城市群、都市圈充电网络有效衔接。

（四）建设有效覆盖的农村地区充电网络。推动农村地区充电网络与城市、城际充电网络融合发展，加快实现充电基础设施在适宜使用电动汽车的农村地区有效覆盖。积极推动在县级城市城区建设公共直流快充站。结合乡村级充电网络建设和输配电网发展，加快在大型村镇、易地搬迁集中安置区、乡村旅游重点村镇等规划布局充电网络，大力推动在乡镇机关、企事业单位、商业建筑、交通枢纽场站、公共停车场、物流基地等区域布局建设公共充电基础设施。结合推进以县城为重要载体的城镇化建设，在基础较好的地区根据需要创建充电基础设施建设应用示范县和示范乡镇。

三、加快重点区域建设

（一）积极推进居住区充电基础设施建设。在既有居住区加快推进固定车位充电基础设施应装尽装，优化布局公共充电基础设施。压实新建居住区建设单位主体责任，严格落实充电基础设施配建要求，确保固定车位按规定100%建设充电基础设施或预留安装条件，满足直接装表接电要求。以城市为单位加快制定居住区充电基础设施建设管理指南，优化设施建设支持政策和管理程序，落实街道办事处、居民委员会等基层管理机构责任，建立“一站式”协调推动和投诉处理机制。鼓励充电运营企业等接受业主委托，开展居住区充电基础设施“统建统服”，统一提供建设、运营、维护等服务。结合完整社区建设试点工作，整合推进停车、充电等设





施建设。鼓励将充电设施建设纳入老旧小区基础类设施改造范围，并同步开展配套供配电设施建设。

（二）大力推动公共区域充电基础设施建设。以“三中心”等建筑物配建停车场以及交通枢纽、驻车换乘（P+R）等公共停车场为重点，加快建设公共充电基础设施，推动充电运营企业逐步提高快充设施占比。在政府机关、企事业单位、工业园区等内部停车场加快配建充电基础设施，并鼓励对公众开放。在确保安全前提下，在具备条件的加油（气）站配建公共快充和换电设施，积极推进建设加油（气）、充换电等业务一体的综合供能服务站。结合城市公交、出租、道路客运、物流等专用车辆充电需求，加快在停车场站等建设专用充电站。加快旅游景区公共充电基础设施建设，A级以上景区结合游客接待量和充电需求配建充电基础设施，4A级以上景区设立电动汽车公共充电区域。

四、提升运营服务水平

（一）推动社会化建设运营。促进充电基础设施投资多元化，引导各类社会资本积极参与建设运营，形成统一开放、竞争有序的充电服务市场。推广充电车位共享模式，提高车位和充电基础设施利用效率。鼓励充电运营企业与整车企业、互联网企业积极探索商业合作模式。加强监测研判，在车流量较大区域、重大节假日期间等适度投放移动充电基础设施，增强充电网络韧性。

（二）制定实施统一标准。结合电动汽车智能化、网联化发展趋势和新型能源体系建设需求，持续完善充电基础设施标准体系，加强建设运维、产品性能、互联互通等标准迭代更新，加快先进充换电技术标准制修订，提升标准国际化引领能力。鼓励将智能有序充电纳入车桩产品功能范围。推动制

定综合供能服务站建设标准和管理制度。通过放宽市场准入特别措施等政策工具，鼓励有关单位率先制定实施相关标准。

（三）构建信息网平台。推动建设国家充电设施监测服务平台。坚持政府引导、市场运作，鼓励以省（自治区、直辖市）为单位构建充电基础设施监管与运营服务平台，着力强化省级平台互联互通。规范充电基础设施信息管理，统一信息交换协议，明确信息采集边界和使用范围，促进公共充电基础设施全面接入，引导居住区“统建统服”充电基础设施有序接入，鼓励私人充电基础设施自愿接入。强化与电动汽车、城市和公路出行服务网等数据互联互通，通过互联网地图服务平台等多种便利渠道，及时发布公共充电基础设施设置及实时使用情况。

（四）加强行业规范管理。完善充电基础设施生产制造、安装建设、运营维护企业的准入条件和管理政策，以规范管理和服务质量为重点构建评价体系，推动建立充电设备产品质量认证运营商采信制度。压实电动汽车、动力电池和充电基础设施生产企业产品质量安全责任，严格充电基础设施建设、安装质量安全管理，建立火灾、爆炸事故责任倒查制度。完善充电基础设施运维体系，落实充电运营企业主体责任，提升设施可用率和故障处理能力。明确长期失效充电桩的认定标准和管理办法，建立健全退出机制。引导充电基础设施投资运营企业投保产品责任保险。

五、加强科技创新引领

（一）提升车网双向互动能力。大力推广应用智能充电基础设施，新建充电基础设施原则上应采用智能设施，推动既有充电基础设施智能化改造。积极推动配电网智能化改造，强化对电动汽车充放电行为的调控能力。充分发挥新能源汽车在电化学储能体系中的重要作用，加强电动汽车与电网能量互动，提高电网调峰调频、安全应急等响应能力，推动车联网、车网互动、源网荷储一体化、光储充换一体站等试点示范。

（二）鼓励新技术创新应用。充分发挥企业创新主体作用，打造车、桩、网智慧融合创新平台。加快推进快速充换电、大功率充电、智能有序充

电、无线充电、光储充协同控制等技术研究，示范建设无线充电线路及车位。加强信息共享与统一结算系统、配电系统安全监测预警等技术研究。持续优化电动汽车电池技术性能，加强新体系动力电池、电池梯次利用等技术研究。推广普及机械式、立体式、移动式停车充电一体化设施。

六、加大支持保障力度

（一）压实主体责任。切实加强组织领导，压紧压实地方政府统筹推进充电基础设施发展的主体责任，将充电基础设施建设管理作为完善基础设施和公共服务的重要着力点。充分发挥规划引领作用，省级政府以构建高质量充电基础设施体系为重点，科学制定布局规划，做好与交通网络体系的衔接融合；地市级政府以“两区”、“三中心”为重点，以区县为基本单元制定布局规划，分场景优化充电基础设施结构，加强公用桩和专用桩布局，并纳入国土空间规划“一张图”实施监督信息系统。

（二）完善支持政策。落实峰谷分时电价政策，引导用户广泛参与智能有序充电和车网互动。2030年前，对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量（容量）电费。鼓励地方各级政府对充电基础设施场地租金实行阶段性减免。鼓励电网企业在电网接入、增容等方面优先服务充电基础设施建设。

（三）强化要素保障。地方各级政府要进一步加强充电基础设施发展要素保障，满足充电基础设施及配套电网建设用地、廊道空间等发展需要，因地制宜研究给予资金支持。鼓励地方建立与服务质量挂钩的运营补贴标准，加大对大功率充电、车网互动等示范类项目的补贴力度，通过地方政府专项债券等支持符合条件的充电基础设施项目建设。提高金融服务能力，充分利用现有金融支持政策，推广股权、项目收益权、特许经营权等质押融资方式，通过绿色债券等拓宽充电基础设施投资运营企业和设备厂商融资渠道。鼓励开发性金融机构创新融资支持模式，实施城市停车、充电“一张网”专项工程。

（四）加强协同推进。国家发展改革委、国家能源局会同各有关方面统筹推进本指导意见实施，加强部门协同配合，强化对各地的指导监督，定期开展实施情况评估，及时总结推广典型经验做法，重大情况及时向党中央、国务院报告。地方各级政府建立发展改革、能源、交通运输、自然资源、工业和信息化、住房城乡建设、商务、消防救援、城市管理等部门紧密配合的充电基础设施建设协同推进机制，全面摸排基本情况，科学评估建设需求，简化建设手续，建立健全标准和政策体系，持续跟踪解决重点难点问题，实现信息共享和政策联动。 国务院办公厅、2023年6月8日





延续购置税减免政策 国常会首提“车能路云”产业生态

本刊编辑|易之

在去年9月财政部、国家税务总局、工信部发布《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》，宣布延续新能源汽车免征车辆购置税政策至2023年12月31日后，国家再次提出延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，促进新能源汽车产业发展。

6月2日，国务院总理李强主持召开国务院常务会议，研究促进新能源汽车产业高质量发展的政策措施。

首次提及“车能路云”融合发展的产业生态

会议提出，要巩固和扩大新能源汽车发展优势，进一步优化产业布局，加强动力电池系统、新型底盘架构、智能驾驶体系等重点领域关键核心技术攻关，统筹国内国际资源开发利用，健全动力电池回收利用体系，构建“车能路云”融合发展的产业生态，提升全产业链自主可控能力和绿色发展水平。

这次“车能路云”首次被提及。此前，市场最常提及的是推进“车路云”一体化发展。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树接受上海证券报采访时表示，“车能路云”的新表态将促进储能与新能源车协同发展，有助于储能以及电动车发展形成一个完整化、一体化的体系，对行业发展有巨大促进作用。

近年来，辅助驾驶已经实现大规模推广普及，L3级自动驾驶进入准商业化量产阶段，L4级示范蓬勃开展，网联化融合进入前装量产与推广应用阶段，总体来看具备下一步智能化网联化融合发展的基础。

崔东树认为，智能网联汽车是汽车新技术、新产品，需要产品架构、研发模式、测试方法、商业模式等全方位的创新。国务院常务会议部署有助于产业生态的融合发展。

如果说电动化拉开了汽车产业变革的序幕，那么人工智能、自动驾驶、“车能路云”协同等新技术，则正在进一步重构汽车产业、交通行业以及未来的城市。

百度集团资深副总裁、智能驾驶事业部群组总经理李震宇认为，智能网联汽车的发展，将带动芯片、信息通信、数据服务等产业的融合，为构建智能社会提供强大的保障，实现数字经济的转型。

延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，预计今年减免金额或超千亿元。

会议指出，新能源汽车是汽车产业转型升级的主要方向，发展空间广阔。要巩固和扩大新能源汽车发展优势，进一步优化产业布局，加强动力电池系统、新型底盘架构、智能驾驶体系等重点领域关键核心技术攻关，统筹国内国际资源开发利用，健全动力电池回收利用体系，构建“车能路云”融合发展的产业生态，提升全产业链自主可控能力和绿色发展水平。要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，构建高质量充电基础设施体系，进一步稳定市场预期、优化消费环境，更大释放新能源汽车消费潜力。

尤其是“延续和优化新能源

汽车车辆购置税减免政策”的提出，给新能源汽车补贴政策退出后的中国新能源汽车市场又注入了一剂“强心针”。

资料显示，新能源汽车购置税减免政策始于2014年，免征车辆购置税的新能源汽车是指纯电动汽车、插电式混合动力（含增程式）汽车、燃料电池汽车。由于市场反响积极，该政策又分别在2020年4月和2022年9月得到两次延续。

“新能源汽车免征购置税政策对我国新能源汽车产业的发展起到了巨大推动作用。”6月2日，乘联会秘书长崔东树在采访时表示，尤其是在推动我国自主新能源汽车品牌的发展中起到了巨大作用。

事实上，自2014年新能源汽车免征购置税政策实施以来，我国新能源汽车保有量和渗透率得到了明显的提升。

“自2014年起国家一直对新能源汽车实施免征车辆购置税政策，2022年9月，又将这项政策延续至2023年12月31日，稳定了社会预期、提振了市场信心，对推进我国交通能源战略转型、促进我国汽车行业高质量发展具有重要意义。”国家税务总局有关负责人介绍。

国家税务总局机动车销售统一发票数据显示，2022年，新能源汽车累计销售568.1万辆，同比增长70.6%；销量占全部汽车销量的比重达23.5%，较上年提高11.5个百分点，提前实现到2025年新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右的目标。



今年一季度，全国共有125.7万辆新能源汽车享受政策优惠，同比增长17.5%；免征新能源汽车车辆购置税212.4亿元，同比增长36%。

不过，需要指出的是，尽管我国新能源汽车产业已经驶入发展的快车道，但在崔东树看来，新能源汽车消费还需要进一步提升。

“当前来看，我国新能源汽车发展势头很强，发展形势向好，但正处于爬坡的关键期，还需要政策的进一步支持和推动。”崔东树告诉记者，“预计新能源汽车购置税减免政策将延长至2025年，这也是汽车行业的共同呼声。”

值得注意的是，在今年4月1日举办的2023中国电动汽车百人会论坛上，董事长兼总裁王传福也曾公开呼吁延长购置税减免政策。

王传福指出，我国新能源汽车的购置税补贴已经在去年年底退出，购置税减免政策目前也已明确到今年年底。考虑到新能源汽车开发周期较长，从产品开发、设计到成本管理需要做较长远的安排，因此建议国家把购置税减免政策延长到2025年，希望快速出台，稳定预期，发挥新能源汽车市场压舱石和动力源的作用。

据崔东树测算，未来新能源汽车购置税减免的力度逐步大于新能源汽车补贴的力度。随着新能源汽车规模的扩大，今年的新能源汽车免税金额将超过1000亿元。如果明年后年延续，则有希望在2025年免税金额达到近2000亿元。

“这是远高于新能源汽车补贴的力度，对新能源车发展将有巨大的推动作用。”崔东树预计，今年新能源汽车销量将达到850万辆，较去年同比增长30%以上。

此外，崔东树指出，目前我国新能源汽车产业发展还面临着基础设施并不强，消费者购买的意愿不确定的状态，所以还需要推动新能源汽车一体化发展，其中包括充电、储能在内的基础设施建设以及云计算等，用新能源汽车产业的发展带动整个中国制造业转型升级和中国的能源革命。（中国证券网）





相聚蓉城，共话充电|2023中国充电设施行业运营服务发展大会在成都隆重举行！

本刊编辑|张波

6月2日，继昆明站会议取得圆满成功后（相聚春城，共话充电|中国充电设施行业运营服务发展大会-首站昆明胜利召开！），由车桩新媒体发起组织的全国巡回活动，2023中国充电设施运营服务发展大会第二站会议，在成都西蜀森林酒店隆重举行。会议得到成都市汽车产业协会（原：成都市绿色智能网联汽车产业生态圈联盟）新型电力促进中心的大力支持。

会议围绕“驱动市场需求，共享发展红利”为主题，旨在组织和协调产业上下游企业形成市场合力，提升技术及管理水平，推动模式创新和谋求新形势下的共同发展。会议持续得到充电设施产业链企业的广泛关注，吸引到车企，桩企，川渝广大中小运营商，公交，物流，能源集团，地方国企等各

界代表260多位嘉宾热情出席。

当前新能源汽车行业进入快速发展期，充电正逐步成为刚需。但充电基础设施，仍面临着布局不合理、充电效率低等诸多挑战。中国电动汽车充电基础设施促进联盟综合部主任李康认为，“随着充电基础设施市场形势的转变，居住区建桩难、建桩贵，公共充电设施整体利用率低、商业模式不成熟、行业普遍不盈利，充电体验不佳等问题仍然存在，现有政策体系需要不断迭代，以适应新时期电动汽车发展及人民群众对充电便捷性、安全性、舒适型的需求。”

数据显示，虽然公共充电桩领域，头部企业占据较大的市场份额，但市场仍存在数量众多的小微运营商，规模超过3000家以上。各地充电运营市场



竞争激烈，对行业来说，当前发展面临的最大问题、在于充电运营盈利模式的创新发展。

为此，李康主任表示，“新能源汽车智能网联化和充电设施+车联网的深入发展，充电设施链接着新能源汽车与智慧电网，充电设施的产业生态将扩展到汽车服务、能源供给以及车网双向互动等领域。”可以预见，充电运营商业模式，将由单一充电服务费模式，向收入来源多渠道化转变，更进一步向负荷聚合能源服务模式不断演进。

作为全国主要充电运营聚合平台商之一-蔚景科技联合创始人孙功臣在运营发展大会上表示，目前公共充电还是主流的充电场景，而随着私人桩安装量不断提升。共享经济浪潮下，“私桩共享”作为新型充电的商业模式，将凭借提高充电效率、降低生产成本、错峰充电缓解电容压力等优势成为充电基础设施多方共赢的解决方案之一。

成都市绿色智能网联汽车产业生态圈联盟副秘书长、成都特来电总经理陈亮也认为，“就目前来看，未来城市里面，最大储能载体就是大规模的新能源电动汽车，我们构想用充电网加上微电网、加上储能网，结合汽车V2G等技术的应用，将使电动汽车不再只是简单的和一个用能体，而是在充电网的调度下，摇身一变成为兼具储、荷两种属性，与传统或者新能源电厂及城市供电网一道构成的新型电力系统。”一副有关充电运营盈利新模式的广阔前景正逐渐展开。

如何布局现在与未来赚钱的充电站？深圳电王科技董事长蒋中为一针见血的指出，现在充电站运营商成本高，负担重，不挣钱是常态，他大胆的提出充电运营盈利公式：利润增加=收入增加-成本减少的新经营理念。因此，电王快充致力于打造充电

站生态链系统，在着眼充电桩建设的同时，也不妨探索充电新模式。从现有实践来看，发动流量引擎，延伸餐饮，汽车保养等服务和共享充电桩、车网互动，分布式光、风、储、充、放综合充电站等多元举措实现共赢。

值得一提的是，电王快充发展自己的充电站生态链系统，研发了全新一代的汽车充电生态系统和静音型自然冷却超级充电桩，为加速汽车充电领域的发展，低成本构建覆盖全球的汽车充电网络系统生态发展，实现电车无忧出行，完全打消续航焦虑和未来全球新能源汽车充电基础设施建设提供创新解决方案。赢得现场运营商代表的广泛好评。

据悉，今年年底前成都全市建成1200个充电站，58000个充电桩，到2025年，成都全市共建3000个充电站和16万个充电桩。随着全省以及各市县市场，充电需求快速增长，下沉市场开启新一轮充电桩建设热潮，在省会成都都有投建能力和丰富经验的企业必将抢先一步收获这一波发展红利。

来自成都的充电桩生产企业-格润特数字能源，就是这样一家典型的本土充电桩企业，格润特数字能源总经理王誉、就成都的充电桩现状及整体解决方案，进行了分享和交流。格润特数字能源全力打造智能充电，高效充电和安全充电的直流充电产品和智能充电云管理平台，为其向更高更强的方向发展奠定了坚实基础，这也使得格润特成为近年来四川少有的实力派充电设备供应企业之一。

王誉凯说，“作为一家集新基建高端装备研发制造和能源数字方案提供与建设、运营为一体的高新技术企业，拥有较为全面的产品技术研发能力，基于成都本土文化的特点，研发出与本土文化相融合的产品，例如熊猫外观的充电桩等赢得企业的广



泛青睐。”成为迅速崛起的明星企业。

下午四时许，参会嘉宾还来到位于成都市郫都区现代工业港新经济产业园的格润特数字能源工厂，厂长带领大家参观厂区车间，并逐一介绍各类主流产品，格润特充分借助本地资源、技术和文化要素，进行原创性研发和优化创新，将自身与成都本土市场的需求相结合，通过持续技术积累，高强度的研发投入，形成了强大的自主创新能力。

今年以来，国家层面大力促进新能源汽车消费，前五个月新能源汽车产销分别完成300.5万辆和294万辆，同比分别增长45.1%和46.8%，市场占有率达到27.7%。接下来与之配套的充电基础设施使用也将越来越频繁，由此而带来的充电体验首要的是从技术层面加以解决。

优优绿能陈玉龙副总经理指出，“充电模块是充电桩的核心，近年来直通风模块面临现实发展困难，故障频发，不仅恶化充电体验，也引发维护成本逐年攀升，而独立风道技术脱颖而出，能有效抵御严酷应用环境，免维护，成本大大降低。所谓无人值守的充电桩场站才能真正实现”。

针对充电桩研发，生产，运维有关测试领域的问题，赛特新能刘腾涛总经理提出，“预防为主、修理为辅；七分诊断、三分维修”的全新充电桩检测理念。他提醒人们，充电桩不能只是一建了之，需要吃透行业标准，做好出厂检测，巡查报修等方面的保障；注重日常巡检和保养，提前做准备、有针对、有目标的执行，确保充电桩正常安全运行。

充电设施数量持续增长，如何确保充电设施运

行稳定可靠，是充电设施运行维护面临的重要课题。点点电工徐超银董事长对于充电运营商的核心竞争力，提出了管理方案、商业模式和行业优势等方面的解决方法，助力运营商提升运营和服务能力，为行业发展注入新动能。

充电基础设施本土化生产与运营需要更多更有前瞻性的新发展思路，优力特总经理杨晓峰认为，“充电桩是工业级民用设备，是物联网集成设备，充电桩既要安全可靠，也要注重体验、满足消费者需求，也是数据分析、人车网交互的端口，优力特技术赋能合作伙伴，为运营企业解决痛点问题”。

充电基础设施！随着电动汽车的增加，未来将围绕城市电力能源的流动，而从一个纯粹的补能装置和荷端设备，成长为链接城市电网与电动汽车这一规模最大的城市储能体之间的桥梁和纽带。一个新能源+新交通的全新形态，将随着电动汽车的爆发和充电网络的建设完善逐步成熟，这个过程，充满了机遇与挑战，而这也预示着全行业将迎来新一轮的变革。

2023中国充电设施行业运营服务发展大会-成都站会议在不断持续往期精彩和热烈讨论的氛围中圆满落幕。车桩新媒认为，顺应新能源汽车和充电基础设施进一步下沉市场的需求，通过点对点精准邀请为特征，全国巡回-以省为单位的每一次会议讨论，必定能够为当地充电设施行业在建构市场新生态的过程中起到推波助澜的引领作用；必将大力促进本地企业，提升其技术水平，管理水平、运营水平等核心竞争力。从而深化所在省份、乃至全国和全产业链的交流与合作、成熟与发展。





新能源汽车下乡充电桩先行 业内人士详解“破局”路径

本刊编辑 | 张波

推动新能源汽车“下乡”，充电桩要先行。为了促进新能源汽车发展，加快推进充电基础设施“下乡”被提上日程。

近日，国家发展改革委（以下简称“国家发改委”）与国家能源局对外公布《关于加快推进充电基础设施建设更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》（以下简称《实施意见》）。

《实施意见》提出，“要适度超前建设充电基础设施，优化新能源汽车购买使用环境。”“加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站‘县县全覆盖’、充电桩‘乡乡全覆盖’”。

“我也关注到，这次两部委联合发的文件，要加快充电基础设施的建设，可以说是抓住了新能源汽车下乡

的‘牛鼻子’。”中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示。

特来电新能源股份有限公司（以下简称“特来电”）副总裁王昆鹏在接受《中国经营报》采访时表示，“新能源汽车下乡最重要的事是要有充电基础配套，如果充电设施的建设跟不上，会影响新能源汽车的进一步下沉。越来越多的三四线城市将更加重视城乡一体化的充电网络，蕴含着巨大的市场空间，相关配套基建项目有望大幅提速。”“充电桩下乡并不是表面上所指的将充电桩建到村子里，而是主要布局在县级城市。”

智充科技创始人兼董事长丁锐在接受采访时指出，“当前，农村人口正在向城市迁移，我觉得新能源汽车的增长点来自于人口城镇化带来的需求，比如城镇新开发小区，新建的商场、新建的道路，这些地方需要公共充电站。”

需要关注的是，充电桩下乡在具体落地执行层面面临一些难题，比如在乡村地区建设充电桩盈利难，使用率低、投资回报慢、运行维护难度大等。

推进新能源充电桩“下乡”

今年1到4月，国内新能源汽车销量为222.2万辆，同比增速为42.8%，较2022年全年增速下滑超50个百分点。在此背景下，找到新的增长点成为当前新能源汽车市场稳定发展的重要工作，而广大的农村市场是挖掘新能源车内需潜力的重要方向。

“今年以来整个汽车的消费还处在恢复的过程中，总体来看，需求还是不足的。我们注意到，大中城市的消费者对新能源汽车的认可度还是比较高的，2022年，一线城市新能源汽车的渗透率已经超过40%。但是三线、四线以下的城市，包括农村地区，数据（渗透率）还不足20%。”陈士华指出，三四线城市，以及农村地区是未来新能源汽车的重要增量市场。

虽然农村地区具有很大的消费潜力，但农村地区存在公共充电基础设施建设不足、居住社区充电设施安装共享难、时段性供需矛盾突出等问题。

据中国充电联盟发布的数据，2022年，我国充电基础设施桩车比为1:2.7，距国家设定的桩车比1:1的目标有较大差距。在部分农村的区、县、

乡、镇，充电桩的普及更是远远不足。

为了优化农村地区的新能源汽车充电环境，《实施意见》从充电桩的建设、运营、维护三大方面进行了顶层设计，以指导地方政府出台更为详细、结合实地情况的发展规划。

支持地方政府结合实际开展县乡公共充电网络规划，并做好与国土空间规划、配电网规划等的衔接，加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站县县全覆盖、充电桩乡乡全覆盖。合理推进集中式公共充电站建设，优先在县乡企事业单位、商业建筑、交通枢纽（场站）、公路沿线服务区（站）等场所配置公共充电设施。《实施意见》提出。

《实施意见》提出，鼓励有条件的地方出台农村地区公共充电基础设施建设运营专项支持政策。利用地方政府专项债券等工具，支持符合条件的高速公路及普通国省干线公路服务区（站）、公共汽车场站和汽车客运站等充换电基础设施建设。

呼吁补贴，降低开发难度

“离我们最终的目标又更近了一步，我们从2015年创办到现在一直坚持‘让充电服务无处不在’。”丁锐表示。针对此次《实施意见》，特来电、智充科技均认为，这给充电桩行业和企业带来了全新的发展机遇。

不过，机遇与挑战并存，在具体落地执行层面仍面临一些难题。王昆鹏介绍，充电站建设需要满足四个要素：地、电、车、桩，既需要考虑场地规划、技术支持、供电设备、运营管理等方面，还面临县乡经济不发达所带来的运营成本问题。

低线城市及乡村属于充电网板块的毛细血管网，呈现出散、小、多的特征。王昆鹏告诉记者，



低线城市及乡村布局充电站首先要面对选址问题。

“充电站是公共设施，建在哪是个问题，是建在乡镇医院，还是建在乡镇政府，还是乡镇政府为了推广电动汽车建设专用充电站，这需要考虑。20、30年前加油站建设就面临这一问题，这不仅仅是批块地的问题，需要科学选址。”丁锐指出，在‘地’‘电’上需要地方政府和相关部门的支持。

“明确建设主体和落地的位置，下一步才是谁投资、谁运营、谁管理、谁使用的问题。”丁锐表示。对于充电站的投资、运营、管理，王昆鹏直言，“县乡区域分散，单站规模小，布局充电设备难度加大，运营运维的成本高，难以形成规模化经营，投资收益率相对较差。”

“充电站的成本主要分为两块，一块是配电的成本，也就是给充电站供电，这个过程有时候需要电力扩容，这就需安装扩容变压器，这一块成本大约占到50%。另一块是设备系统的钱，占50%的成本。举个例子，一个120KW的充电桩成本在5万元左右，1个充电桩2个枪口，一个充电站建5个充电桩，这就是10个充电车位。一共加起来600KW的电，一个630KVA的变压器成本在30万元左右，5个充电桩成本25万元，其他杂七杂八费用加起来成本在60万元。”充电桩行业从业人士告诉记者，这个投资成本在行业内算高的。

“这方面我们期望政府能出台相应的补贴政策，适度降低县乡市场的开发难度，并借助于当地政府的力量，通过专项债、社会资本等多种方案，为城乡百姓提供便利的充电服务。”王昆鹏建议，招募有资源、有能力的中小合伙人参与，推广县级经销商模式，共同开发县乡级充电市场。

以技术破解充电站运营难题

“导航显示有充电桩，开去却发现是‘僵尸桩’。”“顶着烈日好不容易找到充电桩，到了之后发现被燃油车霸占，心情别提多‘火’了。”记者在网络平台上发现不少新能源车主吐槽故障桩，燃油车霸占充电位。

据了解，上述原因主要由于充电桩运营商人力有限，有些充电站主要依赖停车场或物业，因此造成管理缺失，用户体验差。另外，有些充电桩运营

公司受到地方补贴政策的吸引，盲目建桩，规划建设与实际脱节，造成了资源浪费。

“对于新能源充电行业，运维是对充电网设备全生命周期的运行维护，在成本、稳定性、效率上的一个重要保障。”特来电运维总监曹贵华指出。

推动充电桩下乡，优秀的充电站运维能力极为关键。了解到，在运营和维护方面，特来电通过新一代信息技术、智能控制技术和大数据技术的深度融合，形成设备层、控制层、管理层的纵向集成，实现充电设施无人值守、状态监控、异常预警、故障诊断、远程控制、自我修复和智能管理等功能。

“通过智能运维可以实现主动运维，提高工作运维效率和客户满意度，降低运维成本。这是我们追求的一个目标。”曹贵华表示，“目前，特来电智能运维覆盖率已经达到了98%。里面还有一些没有覆盖，因为有些场站是销售场站，定制化场站，所以只能支持线下运维工作。”

“为了推动电动汽车发展，让充电更便捷，我们用技术手段实现了全自动化管理，充电桩能够自动处理故障、自动优惠充电费用、自动优化产品参数，自动运维、自动排除故障。”丁锐介绍，“相当于买了一个全自动化的机器人。”

从丁锐处了解到，为了达成自动化管理，智充科技V3平台打造了基于AI的商业决策系统，本地车位管理系统，以及自动化排故障系统。

（中国经营报）



调查：江苏新能源汽车“下乡”3年，成果如何？

文|王梦然 编辑|张波

促消费、扩内需、助双碳、促转型……新能源车下乡成为畅通经济循环的关键环节。6月16日，2023全国新能源汽车下乡启动仪式暨“百场万企”江苏省汽车产业大中小企业融通对接大会在无锡惠山举行，这是继常州溧阳、苏州昆山之后，江苏连续第3年承办新能源汽车下乡首站活动。

“下乡”3年，成果如何？促进新能源汽车产业发展，相关政策如何持续发力？满足农村市场需求，促进农村居民出行方式全面升级，还要打通哪些“卡”点？活动期间，40多个新能源汽车品牌亮相车展、500多位业界嘉宾齐聚一堂，分享观点、促成新的合作。

连续重磅政策，为下乡“铺路”

买燃油车还是新能源车？对农村居民来说，可能更有理由选择新能源车。今年以来，“下乡”利好政策持续吹拂一月初发布的中央一号文件指出，鼓励有条件的地区开展新能源汽车和绿色智能家电下乡。5月5日召开的国务院常务会议指出，加快推进充电基础设施建设，更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴。

日前，国家发展改革委、国家能源局印发《关于加快推进充电基础设施建设更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》，包括11条具体举措。江苏作为汽车产业大省，这里有造车新势力“奔腾而起”，也有一大批传统车企转型发力，制造优势让江苏“抢先一步”拥抱市场。

数据统计，江苏现有汽车及零部件规上企业超2500家，2022年实现营业收入超9000亿元，汽车制造业规上企业营收连续多年保持全国前3。“近年来，我省聚焦电动化、网联化、智能化发展方向，



统筹推进新能源汽车、车联网、氢燃料电池汽车及动力电池等重点产业链建设。”省工信厅党组成员、机关党委书记姜良在致辞中谈到，不断巩固新能源汽车产业发展优势，江苏正开启新能源“产销两旺”的全新局面。

销售端的数据，同样印证着江苏新能源市场活跃指数：2022年，江苏新能源汽车上牌量近50万辆，数量为历年保有量之和；今年1-5月，全省推广应用新能源汽车24万辆、同比增长58%，新能源汽车保有量达123万辆。

“下乡”3年，政策利好不断加码。业内判断认为，当下新能源汽车也已进入全面发展新阶段，亮点、成绩显著，但卡点、难点也非常清晰。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋分享一组数据：三年来，“下乡”活动走过10个省（市），开展17站活动，发布6批下乡车型目录、近200款新车，下乡车型实现销售超400万辆，成为乡村地区新能源汽车消费的热点和亮点。

“拥有5亿人口的农村地区为新能源汽车提供了广阔空间，但受适用车型不多，流通渠道不畅等



因素影响，农村市场的巨大消费潜力尚未有效释放。”无锡惠山的启动仪式线上，工信部副部长辛国斌明确，今年，将做好“三个加强”，高质量开展好2023新能源汽车下乡活动：包括加强活动组织实施，营造良好氛围；加强配套设施建设，优化使用环境；加强研发支持力度，丰富产品供给。

打破多重焦虑，为产业“续航”

“在江苏乡村自驾游，沿途不缺充电桩，着实太令人安心、省心了！”周末，在无锡惠山游玩的浙江游客宗先生说，没想到在乡镇给新能源车充电如此方便。截至今年5月，江苏全省累计建成各类充电设施63万根，其中公共充电设施14万根、位列全国第二，全省城市建成区3公里充电服务圈逐步构建形成，大大缓解了宗先生等新能源汽车车主的“充电焦虑”。

打破焦虑，推动新能源汽车下乡，充电桩要先行。启动仪式现场，省工信厅、省发改委、省农业农村厅、新华日报社、无锡市惠山区政府、中国充电基础设施促进联盟、国网江苏省电力有限公司、江苏万帮综合能源服务有限公司联合发出倡议：促进充电基础设施建设，更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴。倡议提出，要优化充电设施布局，并且加强产品研发，针对农村地区充电特点，加强针对性产品研发，更好满足电动车主充电需求；此外，还要提升运营服务水平，积极运用智能化和数字化手段，提升设施可用率和故障处理能力，确保“有人建、有人管、能持续”。

打破充电、续航焦虑，企业也在主动出击，以新技术提升充电效率。“我们正在与主机厂积极沟通新能源汽车下乡的需求，根据需求量身定制方案，同时，也在跟地方政府合作，进行科普宣传，让大家知道新技术、了解目前国内新能源汽车动力电池的发展情况。”会场上，欣旺达动力科技股份有限公司品牌营销高级总监郑露蓉介绍，企业经过自主研发，掌握了四大技术亮点，超快充、欣安全、特耐用、抗低温，其中超快充技术支持电动汽车轻松续航1000公里，10分钟充至80%SOC(State of Charge, 电池荷电状态)，让充电像加油一样快，极大解决了新能源终端用户续航里程焦虑。

如今，80后、90后的汽车消费特点已经出现了变化，把新需求尽快设计成新产品，中国车企早已化“焦虑”为动力。“汽车开发，过去欧洲可能要4年，但我们可能仅需要1年半左右。”中国汽车工业协会副总工程师许海东认为，在我国，新能源车已经进入快速增长期，由政策驱动逐步向市场驱动迈进，产业生态已由整车、零部件研发生产及营销服务企业之间的“链式关系”，逐步演变成汽车、能源、交通、信息通信等多领域多主题参与的“网状生态”，跨行业跨领域融合创新，成为我国新能源汽车产业发展的新特征。

不过，进一步消弭“焦虑”，让新能源车“跑得更远”，业内认为，还应建立良性回收再利用体系，破解全产业链回收利用难题，与此同时，还应协同推进充、换电互补等基础设施建设，进一步提高新能源汽车使用便利性。

市场加快布局，为发展“充电”

发力农村市场，新能源车仍有空间和后劲。

6月16日—18日，新能源汽车下乡车展在无锡惠山悦尚奥莱广场举办，50多个新能源汽车品牌、138台参展车型齐齐亮相。记者采访看到，很多车企展出了适用于农村市场的预售款车型，并拿出精准优惠购车政策，贴近农村居民所需。

“新能源汽车下乡，不是简单把车造出来卖到农村，农村和城市的用车场景是不同的，我们也在积极挖掘农村消费市场，针对性地开发适合农村市场的车型。”上汽大通无锡惠山店总经理魏琳娜介绍，此次参展的一款全能源皮卡，激发了不少顾客的购买兴趣，它适合跑山路、还有很大的后备箱空间，能满足带货、运输等用车需求，甚至还能运用车内的互联网控制系统，实时对农田进行浇水、打药等操作。

无锡美迪比亚迪销售中心工作人员缪建忠正在给客户推荐“汉”和“元Plus”两款油电混合车，其中，冰川蓝的“汉”因其价格优势及炫酷的外形受到年轻消费者的喜爱。在缪建忠看来，越来越多消费者愿意接受新能源车，还是因为其性能的提升，比如比亚迪这两款车型，纯电续航可以达到近700公里，如果按每月跑1000公里来说，一个月充1—2次电就可以满足日常用车所需，“在优惠政策的‘加持’下，新能源汽车销售十分紧俏，日常门店一天能销售10台不同类型的新能源汽车。”

新能源车下乡“下半场”，涌现出越来越多的充电桩行业，各方积极入局、布局，也为整个新能源车产业发展“再充电”。快充充电桩、临时充电桩、移动补电车、应急充电舱、充换电一体站、“智能插座+移动充电桩”……多种新充电模式成为江苏城乡交通路网上一道亮丽风景。无锡市万帮星星新能源科技有限公司投建总监俞盛告诉记者，目前，星星充电的公共充电网络逐渐开始下沉区县，进行整县推进，并覆盖骨干道路、旅游景区等，“企业层面也在探索更多可以为客户提供电能的模式，比如国家电网正在探索的移动充电，在高峰期可以为高速公路服务区等场景提供更多选择。”

放眼未来，加强公共充电基础设施建设距离，释放“满格电力”，也仍有瓶颈待突破。相关人士提到，比如实施投资建设成本高，土地成本、电力建设施工成本等都不可小觑，因此回收周期长；另外，在运营方面，充电桩利用率还有待提高，比如油车占位，充好电后占位等问题还需加强监管；此外，如卫生间、餐饮等配套设施建设仍有待完善。

新能源车更好、更稳“开”下乡，前路漫漫尤可期。在今年的下乡活动中，我省将着力推动充电设施协同下乡，组织电力企业、充电桩建设运营企业参与下乡活动，合理推进集中式公共充电场站建设，提高私人充电桩的比例。还将积极优化“车辆销售、充电设施、金融服务、维修保养、优惠政策”一站式购车服务，加大农村地区、老旧小区充(换)电网络建设布局力度，为新能源汽车下乡提供良好使用环境。





中国新能源汽车加速走向中亚

文|邓莉 编辑|张波

得益于外贸稳定高速增长，新疆霍尔果斯口岸车来人往，商贸繁荣。2023年以来，该口岸商品车出口呈快速增长态势，目前已出口超过3.5万辆。

“现在正是口岸出口商品车的高峰期，平均每天我们出口商品车100余辆。”新疆霍尔果斯昊诚国际货运代理有限公司负责人张功介绍，这些商品车来自国内多个省份，包括工程车、客车、新能源车等，主要发往中亚和“一带一路”沿线国家。

中国新能源汽车受中亚市场“青睐”

海外市场对于中国新能源车的需求越来越大。据统计，今年一季度，中国对中亚国家汽车出口额5亿美元，同比增长121%，尤其是中国新能源车，受到中亚民众的青睐。

4月26日，在西安国际港务区，伴随着汽笛长鸣，中欧班列“一带一路”十周年长安号西安—中亚专列顺利发车，专列运载260多辆在西安制造的比亚迪新能源汽车整车前往乌兹别克斯坦。

“黄金通道”凸显“出海”优势

今年前5个月，中国新疆外贸进出口总值1250.6亿元。从贸易伙伴看，中国新疆对中亚五国进出口值1001.3亿元，同比增长99.9%，占同期新疆外贸进出口总值的80.1%。从产品来看，电动载人汽车出口值同比增长410.4%，同比大幅增长。

在中国新疆通商最早的巴克图口岸，出口车业务火爆，平均半小时就能办理完通关手续，踏出国门，完成出口。

巴克图口岸距塔城市仅有12公里，是新疆离城市最近的陆路口岸之一。从国门出境十几公里，就是哈萨克斯坦的巴克特镇。今年1—4月，口岸出口各类车辆9653辆，超过去年全年总和。

据测算，一批车辆从韩国以海运方式抵达天津港，由公路发往巴克图口岸，再出口至哈萨克斯坦，全程约15天，比海运节省约三分之二的运输时间，新疆尽显“黄金通道”优势。

去年12月至今，新疆政府代表团两次出访中亚，将在多个领域开展合作。新疆大学经济与管理学院教授古丽娜尔·玉素甫认为，高级别新疆友好交流访问团出访中亚，展现出向西开放的决心。

新能源是汽车产业未来重要的发展方向。除了区位优势，新疆政府向西开放的力度前所未有，不少中国车企选择在新疆建厂，将目光瞄准中亚市场，大力推进新能源汽车发展。

5月24日，陕汽新疆汽车有限公司举行首次新能源车辆集中下线仪式，并交付客户。此举标志着陕汽新疆汽车有限公司正式进入重型卡车电动化新赛道，同时填补了新疆新能源商用车生产空白。

汽车除了销往新疆市场，也越来越受到中亚市场青睐。下一步，将继续挖掘新能源重型卡车应用场景，同时借“一带一路”东风拓展中亚市场。目前，陕汽新疆汽车有限公司已接到新疆市场以及中亚五国的订单达到3446辆，已完成生产2900多辆。

作为丝绸之路的起点，西安近年来着力打造内陆改革开放高地，更加深度融入共建“一带一路”大格局，充分发挥中欧班列西安集结中心作用，加快形成面向中亚南亚西亚国家的重要对外开放通道，越来越多的新能源汽车从这里走向世界。

从西安海关了解到，2023年1月至4月，陕西与中亚贸易继续保持高速增长，进出口值达到10.5亿元，较去年同期增长78.4%。其中电动载人汽车出口1.3亿元，增长125倍。

《西安市支持新能源汽车扩大生产促进消费若干措施》明确指出，鼓励汽车企业开展外贸业务，参加境外专业汽车展会，推动中欧班列长安号增加开行频次，充分发挥优势，开拓“一带一路”沿线等新兴市场，扩大新能源汽车整车出口。

汽车产业成为中国-中亚重要合作领域

2022年，奇瑞、长安、长城三大车企与哈萨克斯坦阿斯塔纳汽车公司签署协议，投资15.5亿美元；比亚迪在乌兹别克斯坦合资建设继泰国工厂后的第二座海外工厂……随着共建“一带一路”倡议的深入实施，越来越多中国车企前往中亚投资，汽车产业成为中国-中亚重要合作领域。

乌兹别克斯坦是中亚最大的汽车市场，正朝着汽车电动化转型。今年3月，比亚迪在乌兹别克斯坦召开品牌及产品预售发布会，发布三款全新车型。此外，多家门店也于3月起正式开业。

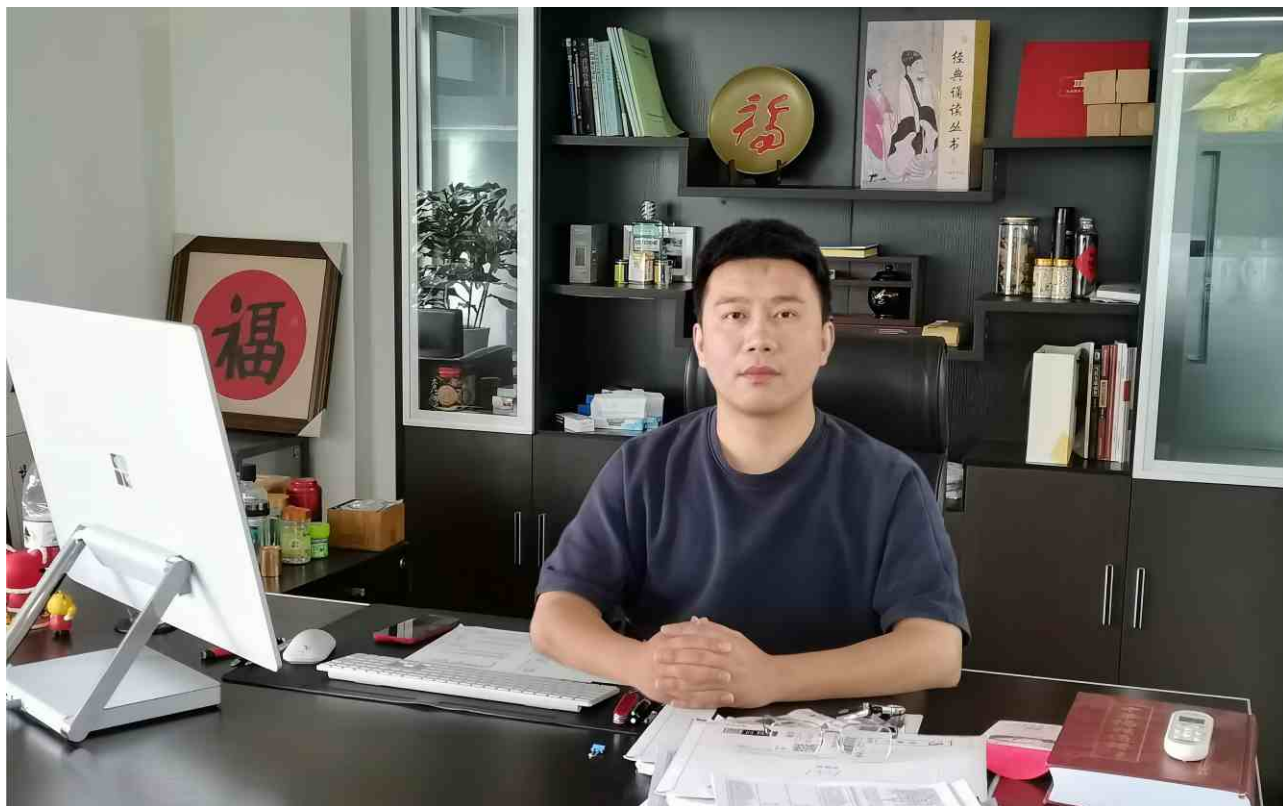
目前，比亚迪在乌兹别克斯坦制定了长期本地化发展计划，双方已在乌兹别克斯坦成立合资公司，专注于生产新能源汽车及其相关零部件。

在前不久召开的中国-中亚峰会期间，宇通客车与哈萨克斯坦相关公司签订成立“汽车工业技术和工程人员培训中心”的协议，共同开展汽车产业人才培养，加强汽车工业方面的合作及经验交流。

从产品输出到技术输出，再到服务输出，中国汽车工业在中亚国家的本土化在一步步加深。宇通客车海外负责人表示，受益于“一带一路”倡议提供的广阔平台，宇通在哈萨克斯坦的发展获得了良好的社会效益，未来宇通将持续深耕哈萨克斯坦市场，为共建绿色“一带一路”作出新贡献。

乌兹别克斯坦新闻与大众传媒大学教授图尔苏纳利·库兹耶夫表示，汽车产业正成为中国与中亚国家合作的重要领域。加强与中国新能源车企合作，有助于新能源汽车的普及和推广，促进绿色低碳转型，进一步推动中亚新能源汽车市场发展。





专访四川岳华新能源科技有限公司总经理杨天诚

站点-用户-车辆！全力打造充电设施行业核心运营价值

本刊编辑|张波

今年以来，国家政策强力加持充电基础设施建设，在新能源汽车快速普及和充电技术不断迭代升级等综合因素影响下，未来3至5年，充电基础设施行业都将处在一个快速成长阶段。

因此，充运营市场迎来各路资本的纷纷进场，大量新兴力量遍地开花，但同时这又是一个集中度较高的市场，目前市场份额前十的企业几乎占据了整个行业市场的大部分。

如何面对头部压力和中小企业的激烈竞争，在不断变化的市场中求发展和创造更高的商业运营价值，车桩新媒体来到四川主要充电运营企业之一，四川岳华新能源科技有限公司，就有关充电运营的焦点问题，采访了岳华新能源总经理杨天诚先生。

车桩新媒体：请问杨总，岳华新能源现在的发展情况和业务范围？

杨天诚总经理：目前公司以四川岳华新能源公司为主体，向不同区域进行针对性孵化，陆续发展设立广州、重庆等分公司，以多城市运营的方式在全国范围内打造岳华新能源充电场站运营品牌。

岳华新能源于成立之初便以全流程全方位服务用户为业务开展基础逻辑，业务全面覆盖：新能源汽车充电站区域针对性拓展、建站投资、场站后期运营、新能源汽车车辆服务、新能源车主用户流量运营、新能源汽车厂商服务匹配、用户后续服务等新能源充电站相关全范围全流程。

在全面发展现有业务的基础上，后期我司计划进一步匹配新能源汽车市场的车商供给端与用户车辆更新迭代的服务需求端，以更广泛的业务开展范围深耕行业，寻求新能源市场中稳定的深层资源，进一步满足区域性车辆更新迭代、充电续能服务、用户体验的各环节诉求。

迄今为止岳华新能源项目已布局粤港澳大湾区，并布局川渝经济圈，投资项目47个，总枪数1042，在2023年将围绕成都、重庆周边城市陆续开疆拓土，希望能够在未来带给新能源用户更好的岳华体验。

车桩新媒体：岳华新能源在充电运营领域推出了哪些特色产品和服务及其优势？

杨天诚总经理：随着新能源汽车行业进入快速发展期，充电运营位于充电桩产业链中下游环节，定位于新能源汽车服务后市场，受益新能源汽车保有量和单车带电量的提升，未来市场空间广阔。充电运营行业存在较强的资金、场地、电网容量、数据资源壁垒，竞争格局较为集中，头部运营商存在显著的先发优势。

为此，岳华新能源运营体系核心主要分为站点-用户-车辆，其中站点主要是合作共建，企业配套，用户主要是用户挖掘，服务边际延展，以及新能源车辆的车后服务，这3个组成部分构成了岳华的新能源运营体系核心。而随着站长对用户基本情况的深入了解，在与用户熟悉的关系中介绍、引导、推荐商家商品及服务，形成转化。

岳华携手伙伴充电站点合作共建。通过充电量，车辆需求分析，站点建设规模，场地选址和配套规划，与合作企业共建共享，岳华新能源根据企业需求，选取车辆出发/车辆到达场地，建设、运营对应充电站点，为企业用户提供车辆充电服务。

而且我司在用户账号管理方面做到了专有账户进行一对一管理。企业合作客户提前上传车牌及相应信息，录入后台。岳华新能源为企业合作客户车辆办理企业充电专用账户，配备专业运营人员，对客户车辆进行后台一对一管理。

在充电结算，用量分析方面做到了企业合作客户通过预存电费与服务费，与岳华进行每月统一核

对结算。在品牌合作方面做到了与合作企业针对司机群体，设计对应月份活动，提升企业服务质感。

车桩新媒体：我们知道，用户体验作为充电行业发展至关重要的一步，您认为车主用户最需要什么样的充电服务体验？

杨天诚总经理：对于新能源车主来说，如何获得便捷、快速、价优的充电服务是首要目的，要做到便捷充电服务体验，我认为车主用户对于新能源充电场站的要求主要集中在以下几点：

第一点：场站地理位置优越，对于营运车辆而言通常位于相对闹市区，便于在营业间隙对车辆进行充电，而无需专程前往浪费时间；对于自用车辆而言通常靠近居民区或活动频繁的商业闹市区。

第二点：充电场站设备数量多、性能优越稳定，能够长久为各种需求用户提供高效充电体验，在该方面做到令用户满意则更有利于培养用户充电消费习惯，建立稳定的用户群体。

第三点为站点用户体验好，站点工作人员服务周到，良好的引导服务与及时的设备设施维保都将带来优质的用户体验，对于公司而言也意味着新老客户转化率高。

第四点为场站配套设施完善，场站主要客户群体目前为出租车、网约车、大巴车等营运车辆，这部分用户通常选择午休时间或夜班时间进行车辆充电，充电时间内场站内的便利设施、餐饮服务、车辆服务等对于用户选择倾向具有一定的影响。

第五点为平台价格活动丰富，营运车辆用户对于价格敏感度高，丰富的活动对于用户而言也是提高充电体验中的重要环节；另外用户需要的充电服务体验还包括充电站运营平台能够提供良好的社群服务，令用户在寻常的充电体验中额外感受到集体感和归属感等等。

岳华新能源就这个问题也提出了解决方案，通过合作企业推荐，岳华新能源根据企业需求，选取车辆出发/车辆到达场地，建设、运营对应充电站点，为企业用户提供车辆充电服务。

车桩新媒体：您如何看待当前的充电运营市场

现状，应该如何面对市场变化和挑战？

杨天诚总经理：对于当前的充电运营市场，我认为需要从以下几个方面来看，首先新能源充电桩的行业发展离不开政策扶持，国家近年陆续出台了大量新能源相关政策，支持充电桩相关技术、模式和机制创新，同时鼓励新能源汽车投放，从而造就了本领域大量的市场需求。

岳华新能源作为较早一批踏足本行业的公司，在前期已具备一定的行业资源与经验积累，同时公司也具备翔实的未来发展规划，但在此市场竞争下仍将面临挑战。

对此，我们的策略主要为以下几点：

首先，以积极的心态迎接挑战，面对瞬息万变的市场状况能够以充分的激情与热忱掀起岳华的品牌大旗，始终不忘公司初心，以最昂然的态度踏出我们进军市场的阔步；

其次，我们会关注业务本身，沉入一线与市场正面相接，这样才能够在第一时间采取灵敏的应对措施与运营策略，及时针对市场变化采取相应的业务调整；

第三，我司在关注市场的同时也会坚持不被市场浪潮所影响，不随波逐流，而是带着我们最初进入市场的优势，始终与用户站在一起，想其所想、忧其所忧，将用户提样放在第一位，同时在行业内深耕细凿，在业务方面完善自身，在一线专注服务，在大后方提升品牌；

最后，面对不断发展变化的新能源充电场站市场，我们也会平稳心态，顺应市场发展规律，同时做到与时俱进，始终坚定不移地走在行业可持续发展的道路上。

车桩新媒体：面对未来的发展，公司的工作重点和充电站建设运营的规划是什么？

杨天诚总经理：如今新能源充电站市场整体尚未饱和，借着国家大力发展新能源汽车的东风，这个蓝海的市场近年早已凭借其光辉的前景与丰厚的利润吸引大量资本涌入，我们有幸在这个百花齐放且野蛮生长的新能源时代里发展规模日渐壮大。

对于岳华新能源而言，未来将持续投入新能源汽车充电站行业的规模化，覆盖川渝经济圈，站点规模与运营能力成为行业第一梯队。在2023年度加大投资建设力度，并计划跨出川渝，扩大覆盖范围！加入数字化经营模式，打造快捷、高效经营主体。年底预计新建20个充电站，新增30000KW.持续开展多元化服务，未来3年内，川渝累积计划投资投运至100个站，单日服务42000台左右新能源充电车辆，日均充电量达到120万度电左右。

随着“双碳”目标推进，我国光伏、储能、新能源汽车发展不断进步，充电需求也在快速增加，“光伏+储能+充电”组合也被越来越多的应用到市场中。打造光储充一体化电站，对我国实现碳中和碳达峰目标以及能源结构转型具有重要意义。

对于我们企业自身来说，“光储能”一体化站能帮助我们更好地缓解对现有土地资源及建站土地要求过度依赖的问题，也可以降低企业某些方面的运营成本。但整体来说，光储充仍然处于发展初期，也面临着很多挑战，但我们有足够的信心来迎接此次挑战。紧跟“双碳”的脚步，结合当下储能市场，创建专属分子公司，建设运营“光储充”一体化站。进一步快速实现“光储充”一体化、并达到一定规模化。

随着岳华充电SaaS平台与小程序的建设，用户流量池逐步完善，可形成标准服务转化，为新能源汽车产业上下游及汽车周边业态提供增益服务。并在未来1-2年通过与各类交通枢纽、商业综合体、物流集散地、能源供给站点等合作，提供网点充电配套服务，成为城市级充电网络。基于车端-平台端-用户端的管理管控，使充电网络与车辆动向路线形成深度契合，开展多元化服务。



充电桩行业：高增长下存隐忧

编辑 | 肖晓

伴随着新能源汽车渗透率不断上升，充电桩行业的热度也持续走高。根据安信证券测算，2022年，中国充电桩规模达231亿元，到2025年，充电桩规模将达到455亿元。根据车百智库估算，2023年我国充电桩数量有望突破800万个。

在为行业快速发展感到欣喜之余，业内也不乏担忧之声：这个热度能持续吗？建桩难、充电路径规划功能不完善、公共充电设施发展不均衡、用户充电体验待提升等问题要如何解决？

政策加力产业快速壮大

受益于新能源汽车产业的高速增长，作为基础设施的充电桩也在加速布局。中国充电联盟发布数据显示，2023年1-4月，充电基础设施增量为88.2万台，其中公共充电桩增量同比上涨167.7%，随车配建私人充电桩增量持续上升，同比上升60.8%。截至2023年4月，全国充电基础设施累计数量为609.2万台，同比增加95.9%。

产业带动之外，政策扶持的力度也不断加大。1月6日，商务部表示将协同相关部门支持充电设施、停车设施建设和提高汽车消费金融服务水平。2月3日，工信部等八部门宣布，新增公共充电桩（标准桩）与公共领域新能源汽车推广数量（标准车）比例力争达到1:1，高速公路服务区充电设施车位占比预期不低于小型停车位的10%，形成一批典型的综合能源服务示范站。5月5日，国务院常务会议审议通过关于加快发展先进制造业集群的意



见，部署加快建设充电基础设施，更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴……

不少地方政府也积极出台相关政策。如广东提出2025年底累计建成充电站4500座以上，建成公共充电桩约25万个；湖南提出到2025年，大中及以上城市新建和配建停车场站，力争具备规范充电条件的车位比例较城市注册电动汽车比例高10%以上，长株潭都市圈50%的居民小区具备充电条件。

东方证券认为，在政策支持下，国内充电桩布局较深的制造及运营公司将迎来较好机遇。其中，一线城市电动汽车保有量提升，持续带动公共充电需求，运营企业将受益；三四线城市充电桩配套落后，叠加为配合新能源车下乡，下沉市场的充电桩建设将带动设备制造需求，预计未来设备企业或陆续看到新增订单。

竞争加剧行业短板凸显

在政策和市场的双重加持下，充电桩行业入局者不断增加，充电桩的保有量也持续增长。国家发展改革委政研室副主任、新闻发言人孟玮表示，当

前，我国已建成包括521万台充电桩在内的，世界上数量最多、辐射面积最大、服务车辆最全的充电基础设施体系，为新能源汽车快速发展提供了有力保障。

天眼查数据显示，目前全国有充电桩相关企业近34.5万余家。其中，2022年新增注册企业10万余家，新增注册企业增速为47.2%。今年一季度新增充电桩相关企业2.6万余家，与2022年同期相比，上涨33.4%。

巨大的蓝海市场让众多企业加速“掘金”，但随之而来，不少问题也逐步暴露出来。中国消费者协会发布的《新能源电动汽车消费与公共充电桩使用情况调查报告》指出，站点少、不好找、桩不足是充电的主要痛点，近六成受访者经常遇到充电桩损坏或故障的情况。

同时，充电桩区域分布不平衡问题也愈加凸显。中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，目前桩车增量比为1:2.5，充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展，但充电基础设施更多聚集在东部沿海地区以及经济发达省市，县城及乡镇充电基础设施建设不足。

中汽工程学会名誉理事长付于武认为，造成充电基础设施区域发展不平衡的原因主要有两方面：一是北方地区新能源汽车普及率不及南方地区，这与北方气候等自然环境不无关系；二是各地政府对新能源汽车产业的发展规划存在差异。有些地方政府超前布局，但也有一些地方政府无甚作为。

多方合力共同应对挑战

针对行业发展过程中的“难点”“痛点”，不少专家提出了相关建议。中国汽车技术研究中心有限公司首席专家刘斌认为，我国充电桩总体在加快建设，但是总量仍然相对不足，矛盾依然存在，需要从电网布局和运营服务新技术等各方面来加速推进。与电动化加速推进的汽车保有结构相适应，需要构建与之配套的新一代汽车能源设施体系。

业内人士表示，“私人充电桩安装率偏低、公共充电桩使用体验不佳，要想让充电桩既‘装得上’，又‘用得好’，需要整个行业合力推进。行业应统一建设、统一规划，对于准入标准、质量要

有可以量化的考核。”

针对农村地区充电设施不足的问题，孟玮表示，下一步，国家发展改革委将通过创新农村地区充电基础设施建设、运营、维护模式，逐步破解农村地区购买使用新能源汽车的“堵点”“痛点”。

在建设环节，重点在公共充电设施与社区充电设施上发力。优先在县乡企事业单位、商业建筑、交通枢纽（场站）、公路沿线服务区（站）等场所配置公共充电设施，并向易地搬迁集中安置区、乡村旅游重点村等延伸。同时，加快推进农村既有居住社区因地制宜开展充电设施建设条件改造，落实新建居住社区充电基础设施配建要求，持续推动充电基础设施建设共享。

在运营环节，重点加大充电网络建设运营支持力度。利用地方专项债券等工具支持符合条件的充换电基础设施建设，开展配套电网建设改造，增强农村电网支撑保障能力。2030年前对实行两部制电价的集中式充换电设施用电免收需量（容量）电费，对电网企业相关配电网建设放宽投资效率约束，全额纳入输配电价回收。推广智能有序充电等新模式，加快形成行业统一标准。同时，鼓励有条件的地方出台农村地区公共充电基础设施建设运营专项支持政策。

在维护环节，重点提升充电基础设施运维服务体验。完善充电设施运维体系，提升充电设施可用率和故障处理能力。针对节假日返乡期间充电供需矛盾突出等问题，充分运用技术手段，对充电需求集中的时段、地段做好预研预判和服务保障。（中国工业报）





优优绿能-充电设施技术真“芯”谈系列



Ip65高防护充电模块 推动小直流充电技术进入2.0时代

本刊编辑 | 肖晓

2023年6月至12月期间，商务部将组织开展“百城联动”汽车节和“千县万镇”新能源汽车消费季活动，预计将掀起新一轮新能源汽车消费热潮。中汽协最新数据显示，5月新能源汽车市场占有率达到30.1%。随着新能源汽车越来越多进入普通百姓家，与之配套的充电设施需求正逐步成为日常生活的刚需服务。

近年来，新能源汽车私人领域消费占比逐步提升，私人需求逐步引导新能源汽车产业向市场驱动转变，力促新能源汽车产业跨入全新发展阶段。目前来看，新能源车主已经从最初的里程焦虑逐渐演变为补能焦虑，对新能源汽车充电服务的便捷性，体验感提出更高要求。

针对私人领域新能源车主的新需求，比如私人电动汽车呈现“少量多次”，每次充电时长2-3小时的现象；私人充电基本上是就近原则，多在生活、工作、商务活动的周边场所进行充电，这些都是典型的目的地充



电场景，随着私人新能源车激增，目的地充电越来越成为汽车充电的主要场景之一。

目的地充电通过对充电场景进行搭建，如在社区、商场、写字楼、医院、景区进行充电设施建设，能从根本上解决新能源车主充电焦虑的问题。对此，优优绿能产品中心总经理蔡波认为，小直流充电桩对于满足目的地日常充电需求有着重要的特点与价值，“小直流能够加大新建桩中直流桩占比，包括公共场站运营充电桩以及目的地场景充电桩中直流桩占比，如在停留两三个小时的商超和拜访活动中，提升充电速度，减小充电时间，缓解充电焦虑”。

为此，优优绿能致力于研发小直流充电，以推动目的地充电成为主流充电场景。其中IP65等级充电桩相比传统交流桩和第一代小直流桩来说，采用了一体式设计，独立风道散热和整桩IP65高防护，保证整桩的使用寿命更长，解决短时或临时停车的补电问题。IP65高防护小直流充电模组，一举将以目的地为特点的社区充电技术和服务推进到跨越发展的2.0新时代。

业内人士也对这一产品设计理念深表认同，专家认为未来直流充电桩设计采用IP65独立风道充电模块进行环境防护和散热必将成为一种新的主流趋势。而在目的地充电场景安装IP65等级充电桩可以解决人们日常充电的问题，缩短充电时间大大提高人们生活质量以及效率。

在不久前上海充电桩展会上，优优绿能重磅首发20kW/30kW小直流充电模组新品和40kW/60kW液冷

充电模块新品，填补市场空缺，产品一经发布瞬间成为全场焦点。经过数年潜心研发与技术攻坚，优优绿能小直流充电模组系列产品，专为目的地小直流充电桩定制集成而生，其定制化模组结构设计，解决整桩设计难点，为客户节省研发资源，缩短整桩的研发、生产制造周期，是小直流充电桩产品定制的最佳选择。

在充电运营市场竞争激烈的当下，加快新技术新产品导入，提高充电桩防护等级，推广IP65等级充电桩，增加产品使用寿命，大幅降低生产成本和维护成本，对于广大运营商来说更是提升技术水平和增加盈利的绝佳机会。

当下业内普遍认为，目的地充电可以有效地为新能源私家车主提供便利的充电网络，已逐渐成为主流充电场景。目的地充电可以帮助车主实现充电自由，满足车主“随停随充”的需求，最大程度的实现便利，是未来充电的新趋势。

对于私家新能源车主来说，充电基本上都在长时间停放车辆的目的地完成，包括办公园区和居住小区，以及周边商业区等相对固定场所。最常见的充电场景，就是平时上班把车停到公司开始充电，充完下班直接开走，或者晚上在小区停下充电，第二天早上开车。这使得充电桩行业迈入目的地充电时代成为必然发展方向，即在住宅社区、办公区、商超区等目的地停车场提供充电服务。

随着私家车主越来越多，对于写字楼等办公园区和居住社区的充电配套设施来说，小直流充电桩的部署，既解决了充电时间，又解决了充电速度，还兼顾到社区电力容量限制等困境的最优解决途径，是一个快速发展的战略性市场机会。





新能源汽车售后维修“七大难”

本刊编辑|肖晓

最近，因为售后问题，北京新能源车主卫鑫有点烦。2019年，因为迟迟摇不下燃油车购车指标，家里又新添了宝宝，卫鑫果断改排电车指标，很快他就拥有了购车资格。在妻子同学的推荐下，他购入了一辆威马EX5探索版，虽然也有小区不允许充电桩的困扰，但总体下来用车体验还可以。

直到去年，卫鑫突然感觉威马很多4S店“整个就没了”，目前离他家最近的两个4S店分别在朝阳北路和王四营桥，也有将近十公里的距离，这让他感觉有些不方便。并且外面的维修店又不能随便去，因为电动汽车里面都是高压电，很多汽修店人家也不敢修，维保将成为一件麻烦事。”

除了对未来维修可能无着落的担心，用车这些年，4S店的售后服务也没令卫鑫感到十分满意，在他看来，售后服务人员有点“不专业”。因为，他在驾驶过程中明显感觉到刹车制动系统不灵敏，“速度慢没问题，但速度快的情况下总感觉刹不住，还有向前的推动力，这几年我找过4S店好几回了，他们一番检查之后总说没问题。”

卫鑫的烦恼，暴露出当下新能源汽车售后服务的短板。事实上，最近两年，新能源汽车售后问题，已经成为消费者投诉的“重灾区”，类似“配件昂贵”、“修车费比车价还高”、“新能源汽车开始割第二波韭菜”的吐槽声不绝于耳。

新能源汽车是大卖了，但维修保养又成了热点。有业内人士表示，按照当前主流新能源品牌3年10万公里的三包承诺估算，用不了3年，汽车后市场将产生数百万辆脱保车辆。售后维修将成为新能源车主用车、养车面临的重大难题。而不得不正视的是，新能源汽车售后市场还存在诸多问题。

问题一：产业发展不均衡

聚焦新能源汽车售后市场的公司创始人王浩认为，新能源汽车售后问题的根源在于，汽车产业发展主线的不断调整，使得产业跌宕起伏，参与主体的发展缺乏可持续性。

对于传统车企而言，新能源汽车投入大、回报遥遥无期，因而重视度不足，转型缓慢；对于新造车企业而言，其侧重点在数字化、金融运营，整体运营能力弱，核心竞争力不足。

整体来看，传统制造业变身高科技产业，“摩尔定律”导致产业整体出现“不适应症”，新旧体系融合中产生较大动荡，南北差异、内陆与沿海差异、城市与乡村差异发展不同步，但对于产业在新发展中出现的共性整体问题缺乏积极的改善机制。

问题二：车企对售后维修环节重视不足

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘指出，由于新能源汽车与燃油车构造不同，发动机电控系统以及相关零部件被三电系统替换，导致故障率大为减少，零部件的更替也大为减少。燃油车盈利的一个重要环节就是售后服务中的零部件供给，而现在零部件的更新大为减少，车企能够从车辆售后服务中获取的利润随之大幅减少，因此车企对于售后服务的重视程度有所下降。

问题三：售后政策标准体系不健全

三包服务以传统燃油车为基础，对新能源、智能网联车辆的特性考虑不足、界定粗放，用户权益保障方面争议颇多，对车企的霸王条款无限制措施；售后服务标准、细则不够明晰，用户使用过程中存在黑洞。

新能源汽车配套的零部件供应层面，对于零部件的垄断行为无干预手段，导致造车、维修成本偏高，未明确同质配件如何发展、使用；回收与再制

造层面，对于回收网点运营、梯次利用标准，未有操作细则。二手车层面，对于新能源二手车的检测、鉴定、评估、售后保障等缺乏指导标准。

问题四：维修人才储备不充分

首先，由于新能源汽车发展太快，售后市场的培训机制和机构跟不上需求，缺乏培训教材。其次，销售机制由代理和授权制改为直营制，而直营网点往往多于交付中心和售后服务中心，销售和交付及售后是分开运营的。销售人员继续人才济济，而售后服务人员则出现青黄不接的状态，售前和售后也很难形成服务一条龙的体系。

问题五：售后维修服务评价机制缺失

投资机构、行业组织等核心推动力量，多将关注重点放在技术、研发、生产制造等宏观层面，对配套体系建设、用户服务保障等具体应用关注不足，导致售后服务标准不健全、不统一。各品牌服务差异大，行业缺乏完善的指导性规范，且监督、评价机制缺失，导致售后市场混乱、良莠难分。

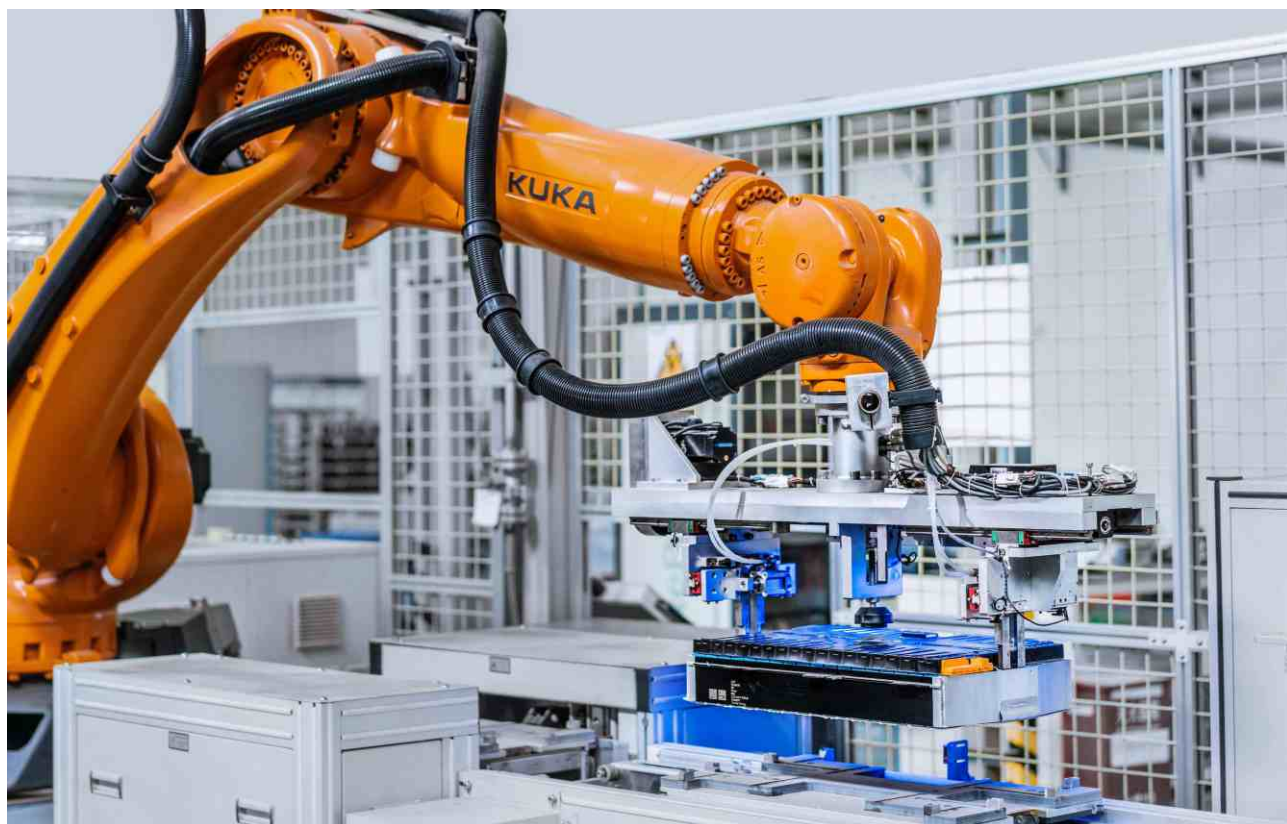
问题六：维修智能化水平低

智能化研发团队和售后服务团队往往是脱节的，研发团队更多时间和精力在于研发如何实现自己理想中的智能化，而忽视或者是轻视智能化的售后服务。因此，目前智能化的售后服务状态往往是客户放弃出现问题的智能化包，被迫购置新的智能化包。长久下去，客户放弃的就不仅是出现问题的智能化包了，而是出现问题却得不到修理的品牌。

问题七：售后服务资源高度垄断

目前新能源汽车售后市场的一个尴尬是，车企不开放售后服务的相关技术和数据，零部件、技术支持高度垄断于少数企业手中，且由于新能源汽车检测诊断技术门槛高、专利壁垒森严，导致大多数售后市场企业被新能源汽车核心业务排除在外。

保有量迈过1000万辆的门槛，意味着新能源汽车不再小众，但多位用户均表示，还不敢买新能源汽车，其中不乏“电池坏了车就没价值了”、“对新能源车不如对油车了解，售后维修水深了”这样的担忧。看来，售后问题不解决，新能源汽车销量跑得越快，或许口碑跌得越惨。（中国汽车报）



动力电池，进入下半场

文 | 邓莉 编辑 | 张波

近日，动力电池产业再度引发社会关注。

2022年，是中国动力电池界宣告在全球产业话语权中扮演重要角色的一年。在全球517.9GWh的动力电池装车量中，我国一国便占了60.4%，达到了294.6GWh。

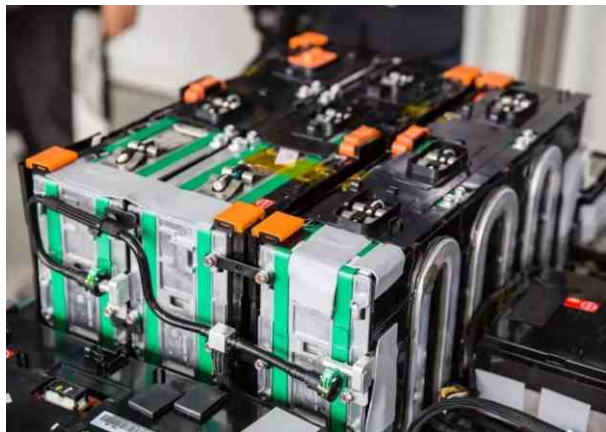
进一步，正极材料、负极材料、电解液、隔膜等关键主材，在我国已全部实现自主生产，形成了完整的动力电池产业链。2022年，我国锂盐和正极材料出货量都达到了全球总额的70%，负极材料出货量更占比超90%。

而在技术创新方面，目前我国已形成三元电池

和磷酸铁锂电池为主的发展路线，并实现新型成组技术和钠离子电池的产业化应用，应用CTP技术的刀片电池、弹匣电池、魔方电池、麒麟电池等产品则已实现装车。此外，在有着下一代电池技术之称的固态电池技术方面，中国也正迅速接近世界先进水平，半固态领域更领先世界。

另一方面，则是动力电池龙头的新闻络绎不绝，构成了会场外的多事之秋。

负面消息还在接踵而至。据报道，撞上杭州高速收费站分流路基后自然起火的上汽大众ID.4 X，搭载的正是宁德时代的电池。一时间，动力电池的安全性又被推上舆论的风口浪尖。



有喜讯、有隐忧，正见动力电池这个新能源汽车的万亿心脏产业，在全球创新竞争格局下，吹响了赛程进入下半场的哨音。以此为分界点，什么应是我们最新聚焦的挑战？

产能过剩

摩根士丹利“唱空”宁德时代的逻辑，剑指动力电池行业的产能过剩。紧随其后，长安汽车董事长、党委书记朱华荣在国内某车企论坛上，也强调了“当前动力电池产能严重过剩”的问题。

据他的观点，到2025年中国也只需要1000~1200GWh的动力电池产能，但目前行业产能规划已经达到了4800GWh。

不止国内无法消纳，放眼全球同样太多。根据高工锂电的预计，到2025年全球动力、储能等场景合计将产生的电池需求也才有1800GWh。以2022年世界动力电池产量满足度97%的数据为基准进行推算，若国内规划建设产能全部实现，那么2023~2025年全球动力电池产量满足度将分别达到114%、119%、123%。

饱和，因何而起？

一种观点认为，近年来车企新能源产品营销目标的大幅提高，促使动力电池快速放量。销量的倍道而进，使得社会信心高企，于是资本大量涌入、地方政府加注，导致产能迅速增长。

去年以来，浙江、吉林、江西、福建等多省出台政策，推动省内动力电池产业的发展。资金支持也随之到位，譬如江西省在《关于做优做强我省锂电新能源产业的若干政策措施》中就提出设立不少于50亿元的锂电新能源产业发展专项子基金。

各方面齐齐发力，在一拥而上享受繁荣的同时，动力电池装机率出现了“过饱”式下滑——从2020年的76%到2022年的54%。于是今年已有不少动力电池厂商开始致力于清库存，并出现减产和裁员的规划。譬如，中创新航在近期就毁约解聘了数千名应届生，同时优化了5000多名员工。

海外壁垒

工业和信息化部装备工业发展中心主任瞿国春，在他发布的“2023动力电池产业发展（宜宾）指数”中，代表官方为中国的动力电池产业竞争力打了一个“自评分”：我国以82.7排名第一，远超第二名的韩国。

这倒不是王婆卖瓜，自卖自夸。韩国研究机构SNE Research发布的最新动力电池统计数据显示，今年一季度全球动力电池装车量排前十名的企业中，有六家为中资企业，中国一季度的全球总市场份额达60.9%，宁德时代、比亚迪更拿下前二位。

对比之下，韩国只有三家企业上榜，且一季度装车量总市占率呈现下滑态势；而日本仅有松下进入前十，市占率只有9%。

总体来看，中国动力电池优势显然在进一步扩大。但单论海外市场，在2023年第一季度，韩国3家电池企业市场份额占比达49%，中国动力电池企业则仍需继续努力。

美国的相关政策则更具浓厚的贸易保护色彩。2022年美国出台的《反通胀法案》要求，电动汽车必须满足“电池中一定价值量占比的关键矿物需来自于美国或美国自贸协定国家”“电池中在北美制造或组装的电池组件大于一定占比”这两项条件，才有资格获得每辆车7500美元的税收抵免，只满足其中一项可获得3750美元税收抵免。而且，该法案明令，中国的特别实体企业生产的电池，2024年后也拿不到退税。

以2026年为分水岭，之后北美、欧洲对电池必须本地化生产的要求就将进入实操议程。

目前，以新能源汽车、动力电池、太阳能电池为代表的“新三样”是我国出口新的增长点。海关数据显示，2017~2020年中国动力电池出口额以每年20%~35%的速度稳步增长，到2022年出口金额

达3426.56亿元，迎来了86.7%的爆发式增长。

目前，国内各大头部动力电池厂商纷纷在海外购地建厂，抢占全球市场高地。宁德时代在德国、匈牙利设有厂以实现欧洲客户的本地化生产及供货能力，总规划产能达114GWh；今年，为进军美国市场，宁德时代还与福特公司达成深度建厂合作。

除了在海外建厂，通过靠近外国主机厂商以融入当地产业集聚之外，各大动力电池企业也在原材料领域积极布局，争取降本保产。

中国新能源产业链出海总体体现从“整车出海+上游原材料海外建厂”向“海外新能源产业链本地化”的发展趋势，构建着产业发展的综合水平。

环保门槛

折算碳排放量，新能源汽车每公里碳排大概为90g，燃油车要想达到这个水平，那么百公里油耗必须低于4L。因此相比燃油车，新能源汽车显然已经很环保了。

真正的环保争议，是来自废旧电池的回收与处理。由于动力电池中含有大量镍、钴等有色金属，如果回收不合理，势必会对环境造成严重的污染。

按照动力电池平均5~8年的寿命测算，我国首批新能源车动力电池退役潮即将来临。但目前国内动力电池回收市场尚在起步阶段，缺乏监管且利润

率极低，故而大量废旧动力电池没有流入正规渠道。2022年，我国锂电池的理论回收量应为75万吨，而实际回收量却仅为41万吨。

好在，随着金属资源紧缺和环境形势严峻的问题凸显，国内也开始在动力电池回收领域加速布局。工信部副部长辛国斌表示，动力电池回收利用、梯次利用、材料再生等产业链持续正在延伸，目前已累计建设动力电池回收服务网点10165个，基本实现了就近回收。

根据不完全统计，近一年来动力电池回收领域共发生融资事件23起，呈上升趋势。

在废旧电池回收的重点环节之外，动力电池产业链全生命周期减碳也势在必行。无论是面对欧盟让各企业动力电池自2025年起公布碳足迹值的环保要求，以及2028年初欧洲设定强制门槛的规划，还是面对国内实现“碳中和”“碳达峰”的国家战略来兑现企业责任，动力电池产业都无从逃避。

作为应对，在世界动力电池大会上，中国汽车动力电池产业创新联盟也宣布，将号召企业一起编制碳足迹计算方法，并与欧盟对接争取互认。

从蒸汽时代到电力时代再到迈入电子信息时代，产业的繁荣都在各种应对挑战中渐臻完善。当减碳减排的浪潮呼啸着席卷全球，动力电池赛道的竞跑还有待加速。（第一财经）

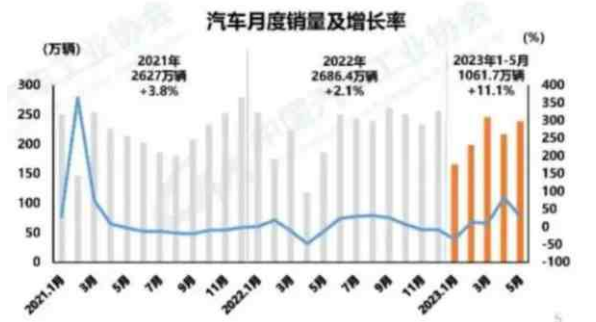


简报：2023年1-4月新能源汽车、动力电池、充电桩运行情况

本刊编辑|张波

2023年6月9日下午，中国汽车工业协会信息发布会在北京召开。中汽协公布数据显示，政策激励叠加五一假期等因素影响，5月中国汽车市场较4月有所好转，汽车产销同环比均显著增长，新能源汽车产销同环比增速均超过50%，出口稳步增长。

不过，中汽协称，市场仍处于缓慢恢复阶段，汽车行业经济运行依然面临较大压力，行业企业效益水平处于低位。从目前看，全年实现稳增长目标任务艰巨，需要进一步恢复和扩大需求，综合施策加快释放消费潜力，推动行业平稳增长。



汽车产销环比同比双增长。5月汽车产销分别完成233.3万辆和238.2万辆，环比分别增长9.4%和10.3%，同比分别增长21.1%和27.9%。1-5月，汽车产销分别完成1068.7万辆和1061.7万辆，同比均增长11.1%。由于去年4-5月同期基数相对较低，累计产销增速较1-4月进一步扩大。

乘用车产销环比同比较快增长。5月乘用车产销分别完成201.1万辆和205.1万辆，环比分别增长13.1%和13.3%，同比分别增长18.2%和26.4%；今年1-5月，乘用车产销分别完成906.3万辆和900.1万辆，同比分别增长10.6%和10.7%。

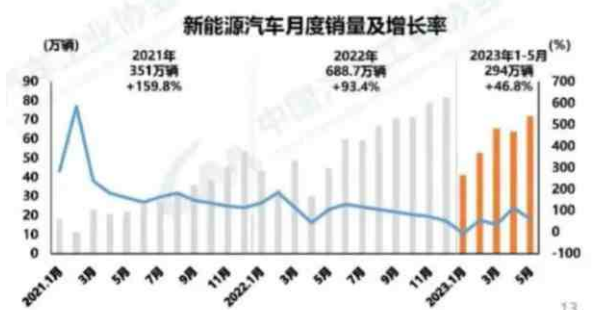
1-5月新能源乘用车，随着新能源汽车车型品种的丰富，车型价格下探等因素影响，A00级车同比明显下降，其他各级别销量同比呈不同程度增

长，目前销量仍集中在A级，累计销量110.9万辆，同比增长68.2%。新能源乘用车中，10万以上同比呈现正增长，30-40万价格区间销量涨幅最大。目前销量仍集中在15-20万价格区间，累计销量87.8万辆，同比增长85.4%。

商用车产销同比快速增长。5月商用车产销分别完成32.2万辆和33万辆，环比分别下降9.3%和4.9%，同比分别增长42.9%和38.2%。1-5月商用车产销分别完成162.5万辆和161.3万辆，同比分别增长14.2%和13.7%。在商用车主要品种中，与上一年同期相比，客车和货车产销均有所增长。

新能源汽车延续高速增长。5月，新能源汽车产销分别完成71.3万辆和71.7万辆，同比分别增长53%和60.2%，市场占有率达到30.1%。1-5月，新能源汽车产销分别完成300.5万辆和294万辆，同比分别增长45.1%和46.8%，市场占有率达到27.7%。

1-5月，新能源汽车销量排名前十位的企业集



团销量合计为249.8万辆，同比增长62.8%，占新能源汽车销售总量的85%，高于上年同期8.3个百分点，整个新能源市场依旧处在快速增长阶段。其中，比亚迪销量继续在高基数上维持高增速，1-5月累计销量超过100万辆，同比增长97.7%。理想、广汽和一汽同比增速均超过一倍。

汽车出口持续快速增长。5月汽车出口同比增长近60%，新能源出口增长1.5倍。5月，汽车企业出口38.9万辆，环比增长3.4%，同比增长58.7%。分车型看：乘用车本月出口32.5万辆，环比增长3.1%，同比增长66.3%；商用车出口6.3万辆，环比增长5.2%，同比增长28.6%。

新能源汽车出口10.8万辆，环比增长7.9%，同比增长1.5倍。1-5月，汽车企业出口175.8万辆，同比增长81.5%。分车型看：乘用车出口146.7万辆，同比增长96.6%；商用车出口29.1万辆，同比增长30.9%。新能源汽车出口45.7万辆，同比增长1.6倍。

中国汽车动力电池产业创新联盟发布2023年5月动力电池月度数据。5月，我国动力电池产量共计56.6GWh，同比增长57.4%，环比增长20.4%。其中三元电池产量18.6GWh，占总产量32.9%，同比增长11.9%，环比增长5.8%；磷酸铁锂电池产量37.8GWh，占总产量66.9%，同比增长96.7%，环比增长29.0%。

1-5月，我国动力电池累计产量233.5GWh，累计同比增长34.7%。其中三元电池累计产量81.9GWh，占总产量35.1%，累计同比增长17.0%；磷酸铁锂电池累计产量151.3GWh，占总产量64.8%，累计同比增长46.7%。

装车量方面：5月，我国动力电池装车量28.2GWh，同比增长52.1%，环比增长12.3%。其中三元电池装车量9.0GWh，占总装车量32.0%，同比增长8.7%，环比增长12.8%；磷酸铁锂电池装车量19.2GWh，占总装车量67.8%，同比增长87.2%，环比增长11.8%。

1-5月，我国动力电池累计装车量119.2GWh，累计同比增长43.5%。其中三元电池累计装车量37.9GWh，占总装车量31.8%，累计同比增长11.4%；磷酸铁锂电池累计装车量81.2GWh，占总装车量

 中国汽车动力电池产业创新联盟

2.3 2023年5月我国动力电池装车量

按车型划分的动力电池装车量 单位: MWh, %

车型种类	5月	1-5月	环比增长	同比增长	累计同比增长
纯电动乘用车	21,661.4	91,876.0	13.0%	46.7%	38.5%
纯电动客车	315.7	1,332.9	36.2%	-37.1%	-48.0%
纯电动专用车	1,460.1	7,382.7	-22.5%	4.2%	23.1%
插电乘用车	4,744.6	18,422.5	24.7%	154.4%	128.6%
插电客车	0.0	36.1	-100.0%	-100.0%	-18.7%
插电专用车	4.6	27.4	-33.7%	118.9%	-50.6%
燃料电池乘用车	1.3	1.4	4800.0%	139.0%	102.3%
燃料电池客车	8.7	36.2	214.3%	-7.6%	61.5%
燃料电池专用车	46.0	116.4	17.0%	235.4%	252.9%
合计	28,242.3	119,231.6	12.3%	52.1%	43.5%

68.1%，累计同比增长65.9%。

5月，我国新能源汽车市场共计35家动力电池企业实现装车配套，较去年同期减少2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22.5GWh、24.9GWh和27.5GWh，占总装车量比分别为79.8%、88.1%和97.4%。

1-5月，我国新能源汽车市场共计43家动力电池企业实现装车配套，与去年同期一致，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97.2GWh、107.2GWh和116.5GWh，占总装车量比分别为81.6%、89.9%和97.7%。

出口方面：5月，我国动力电池企业电池出口共计11.3GWh。其中三元电池出口7.6GWh，占总出口67.2%；磷酸铁锂电池出口3.7GWh，占总出口32.6%。1-5月，我国动力电池企业电池累计出口达45.9GWh。其中三元电池累计出口32.8GWh，占总出口71.4%；磷酸铁锂电池累计出口13.0GWh，占总出口28.4%。

 中国汽车动力电池产业创新联盟

2.11 2023年1-5月国内动力电池企业装车量前五十五名

序号	企业名称	装车量 (GWh)	占比
1	宁德时代	51.18	42.93%
2	比亚迪	36.40	30.53%
3	中创新航	9.66	8.10%
4	亿纬锂能	5.13	4.30%
5	国轩高科	4.84	4.06%
6	欣旺达	3.01	2.53%
7	LG新能源	2.40	2.02%
8	蜂巢能源	1.55	1.30%
9	孚能科技	1.50	1.26%
10	瑞浦兰钧	0.83	0.69%
11	正力新能	0.74	0.62%
12	捷威动力	0.54	0.45%
13	多氟多	0.29	0.25%
14	力神	0.17	0.14%
15	安驰新能源	0.14	0.11%

注：1. 对多家电池企业装车量同一车型产品装车量按照装车方式计算，同款车型装车量按照装车方式计算。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟发布2023年5月全国电动汽车充换电基础设施运行情况。2023年5月比4月公共充电桩增加5.9万台，5月同比增长46.8%。截至2023年5月，联盟内成员单位

总计上报公共充电桩208.4万台，其中直流充电桩87.7万台、交流充电桩120.7万台。从2022年6月到2023年5月，月均新增公共充电桩约5.5万台。

公共充电基础设施省、区、市运行情况，广东、浙江、江苏、上海、北京、湖北、山东、安徽、福建、河南TOP10地区建设的公共充电桩占比达71.4%。全国充电电量主要集中在广东、江苏、四川、河北、浙江、福建、上海、陕西、山东、河南等省份，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。2023年5月全国充电总电量约27.4亿度，较上月增加0.7亿度，同比增长76.1%，环比增长2.5%。



公共充电基础设施运营商运行情况，截止到2023年5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41.0万台、星星充电运营38.7万台、云快充运营32.6万台、国家电网运营19.6万台、小桔充电运营11.1万台、蔚景云运营9.3万台、深圳车电网运营7.7万台、南方电网运营7.3万台、依威能源运营7.1万台、汇充电运营5.5万台、万城万充运营5.1万台、蔚蓝快充运营3.3万台、万马爱充运营2.9万台、上汽安悦运营2.5万台、中国普天运营2.4万台。这15家运营商占总量的94.1%，其余的运营商占总量的5.9%。

充电基础设施整体运行情况，2023年1-5月，充电基础设施增量为114.7万台，其中公共充电桩增量同比上涨5.1%，随车配建私人充电桩增量持续上升，同比上升24.5%。截止2023年5月，全国充电基础设施累计数量为635.6万台，同比增加77.5%。

充电基础设施与电动汽车对比情况，2023年1-5月，充电基础设施增量为114.7万台，新能源汽车

销量294.0万辆，充电基础设施与新能源汽车继续快速增长。桩车增量比为1:2.6，充电基础设施建设能够基本满足新能源汽车的快速发展。

充电基础设施分类	单位	1-5月全国增量	同比	截止5月底全国累计	同比
公共充电基础设施数量	万台	28.6	5.1%	208.4	46.8%
随车配建充电设施数量	万台	86.0	24.5%	427.2	97.7%
充电基础设施(公共+私人)数量	万台	114.7	19.0%	635.6	77.5%

中汽协认为，近年来，在多方因素共同作用下，我国新能源汽车产业快速发展。新能源汽车作为产业转型升级的主要方向，发展空间广阔。近日，国家发展改革委、国家能源局印发了《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》，国务院常务会议提出要巩固和扩大新能源汽车发展优势，延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，将有利于进一步稳定市场预期，更大释放新能源汽车消费潜力。

近期，在经济恢复好转、政策效应持续释放、上年同期基数较低等因素共同作用下，工业主要生产需求指标同比增速回升明显，经济运行延续恢复向好态势，积极因素累积增多。但也要看到，国际环境复杂严峻，外部压力依然较大，国内需求不足制约犹存，一些结构性问题仍比较突出，推动经济高质量发展仍面临不少困难和挑战。就汽车产业而言，自4月以来有所好转，市场仍处于缓慢恢复阶段，汽车行业经济运行依然面临较大压力，行业企业效益水平处于低位。从目前看，全年实现稳增长目标任务艰巨，需要进一步恢复和扩大需求，综合施策加快释放消费潜力，推动行业平稳增长。（中汽协报道整理）





关于800V高压快充 未来发展趋势的3大共识

编辑 | 张波

电动汽车渗透率的高涨，让OEM、配套零部件、充电产业供应商之间的激烈更加严峻。

未来几年是企业品牌向上、服务升级的最佳时间窗口期，缩短充电时间、提升车辆能效将是提升消费体验的重要方式。

全面研究支撑800V车型所需要的技术与产品、评估大功率充电场站建设运营模式、讨论车桩网端协同发展解决方案，将为推动电动汽车高质量发展提供重要支撑。

1 大功率高压快充催化汽车/电力两侧技术创新

充电行业将成为引领电动化新一轮创新的重要动力，目前最值得关注的就是大功率高压快充。

电动化加速趋势越来越明显，2022年电动汽车销量预计将超过500万辆，两年内很可能达到千万辆级的规模。

经过了十几年的发展，电动汽车的电池、器件、充电等关键领域的创新空间仍然巨大，未来引领深刻变革的技术将持续出现。

优先技术落地的保时捷800V系统

尤其电力行业和汽车行业过去一直是两个轨道运作，汽车零部件技术与充电技术的发展协同度不高，大功率高压快充的出现实际是汽车产业和电力行业协同创新的重要体现。

大功率高压快充需要两侧技术创新。在汽车侧，零部件要高压化，并保障安全性与供应链稳定。在电力侧，涉及到大功率充电规模化普及、充电设备高压化与成本控制。

所以，电池、充电设备等都面临着技术创新和降成本的挑战，车侧和充电侧协同发展，大功率充电才会走得可持续。

大功率高压快充网络的建设运营模式与标准体系需要探讨。构建开放、社会化的快充网络更有利于车桩匹配，以及电力、设备等资源的高效利用。

同时，标准体系是产业发展的强大助推器，大功率充电标准要符合适配、安全的基本要求，也要为未来电压等级提升、技术创新预留空间。

2国内外加速800V车型&480kW+充电布局

国内外市场800V车型量产时间预计在2023年-2025年，会优先搭载在中高端车型，然后逐渐扩大应用范围。

系统电压提升、碳化硅器件的应用，除了缩短充电时间，还大幅改进整车动力性能与综合效能。

高压除了能加快充电速度，也伴随着效率、加速性能的提升。2021年发布的搭载华为高压动力系统的某B级四驱车，能轻松实现3.5秒的百公里加速、NEDC效率提升了3.5%、整车续航提升了5%。

车端800V平台开发要做高压部件选型和匹配，包括电池、电驱系统、充电系统、功率器件等。

比亚迪、华为、孚能、英飞凌等企业围绕着电机控、电池、空调压缩机、碳化硅等高压零部件产业链积极布局；

一汽、广汽、长城等车企同步开发800V车型与480kW+大功率充电桩。

此外，2021年广汽埃安已发布了超倍速充电的电池技术体系和高压大功率480kW超充桩。

另一方面，在未来相当长时间内，IGBT与碳化硅器件会在不同额定功率和开关频率的应用场景中动态共存。四驱电驱系统基于性价比考虑，目前前驱配置IGBT模块仍然是主流，后驱会考虑搭载碳化硅模块。

2020年前建设的充电网络正陆续开展存量改造、技术升级，新建充电网络会兼容高电压平台需求。受国标制约和市场需求影响，目前国内普遍充电功率在120kW左右。

我国投建的充电桩电压等级，从2016年之前以500V为主；到2017-2019年为750V；再到2020年以后上升到1000V。

公共快充站电压等级的提升，既要考虑当前主流车型充电需求、充电场站利用率，还要考虑未来车型发展方向和功率发展趋势。

800V车型保有量少，单独建大功率充电站点利用率会较低。行业内普遍按照大功率充电+普通快充的高低搭配组合，来满足全车型的充电需求。

4关于800V未来发展趋势的3大共识

本次研讨会还对部分问题如新能源汽车800V车型大规模上市时间表、影响新能源汽车向800V迈进的核心问题、800V车型成本增量，以及大功率充电网络发展方向等问题进行了调研：

60%的人认为，800V车型将在2024-2025年期间大规模上市；

对于新能源汽车向800V迈进，最核心的问题是新增高压部件产业链的成熟度，其次是充电基建不完善和高压部件新增成本；

现阶段开发800V，有关车端新增高压部件成本，73%以上的人认为增幅在5-15%之间，增幅最大的是电池系统，其次是充电系统和电驱系统；

目前对800V车型、大功率充电网络的发展趋势已形成三大共识：

大功率充电桩将主要布局在高速/特大型城市

中高端车型将优先应用800V

大功率充电站建设将需要配置储能系统（充电科技前沿）



欧美国新能源车市5月报： 纯电动增长势不可挡

本刊编辑 | 张波

根据欧洲汽车制造商协会发布的数据，今年5月份，欧洲新车注册量达到112万辆，同比增长逾18%。欧洲新车销量连续10个月保持了增长势头，原因是消费者对电动汽车的需求超过了整体市场。由于汽车制造商受益于零部件供应有所改善，上个月欧洲纯电动汽车的销量跃升了66%。

欧洲新车销量连续十个月保持增长。从市场来看，5月新车市场连续第10个月保持增长，绝大部分欧洲国家实现了增长。欧洲五大车市也都较去年同期有所增长，涨幅最大的是意大利（+23.1%），其次是德国（+19.2%）、英国（+16.7%）、法国（+14.8%）和西班牙（+8.3%）。

1月到5月，欧洲新车累计注册量同比增长

17.4%，达到532万辆。尽管今年欧洲车市有所改善，但仍低于2019年的销量水平。在今年前五个月的时间里，欧洲大多数市场都实现了两位数的增长，其中包括五大主流车市—西班牙（+26.9%）、意大利（+26.1%）、英国（16.8%）、法国（+16.3%）和德国（+10.2%）。

从燃料类型来看，上个月，欧洲纯电动汽车销量同比大涨65%，达到17万辆；插电式混合动力汽车销量同比微增0.8%，达到8万辆。从欧盟市场来看，汽油车仍然占有最大的份额（36.5%），纯电动汽车的市场份额从9.6%大幅增长至13.8%。混合动力汽车目前是新车购买者的第二大热门选择，占市场份额的近四分之一。

今年前5月，欧洲纯电动汽车累计销量同比大涨42%，达到73万辆，市场份额近14%；插电式混合动力汽车销量同比微降1.8%，达到38万辆。从车企来看，上个月，大众汽车集团、Stellantis和雷诺集团依然是欧洲最畅销的汽车制造商。

其中，大众汽车集团的欧洲销量大增20%，销量接近29万辆；Stellantis的销量同比微跌0.5%，销量约为19万辆；雷诺集团销量大涨35.5%，销量超11万辆。值得一提的是，特斯拉欧洲销量大涨1920%，力压日产和沃尔沃汽车。

自今年以来，欧洲车市呈现复苏的趋势，销量已经连续五个月保持增长。一方面，随着零部件短缺和供应链限制不断缓解，汽车制造商的生产和销售正常化，并交付了积压的订单。在连续10个月保持增长前，欧洲新车销量曾出现了十三连跌，当时汽车制造商的产销受到零部件短缺的严重影响。

另一方面，随着政府补贴和企业车队寻求选择低排放汽车或零排放汽车的推动下，电动汽车和混合动力汽车的销量在欧盟大幅飙升。尽管汽油车仍然是欧洲市场销量最大的汽车，但化石燃料车型的销量占比不到51%，而在2015年，仅柴油车就占欧洲汽车销量的50%以上。

不过，欧洲车市也面临着潜在的经济下行带来的挑战。随着生活成本大幅上升（包括能源价格飙升），消费者有意缩减开支，这可能会影响购车需求。作为欧洲最大的经济体，德国经济在去年冬季萎缩，家庭在食品、饮料和服装上的支出下降。德国的经济似乎还有进一步的“降温”迹象，德国的化工产量仍比历史水平低五分之一。经济下行阴霾笼罩，欧洲车市存在不确定性，欧洲车市未来仍存在不确定性。

再来看，美国汽车行业的销售数据和新能源汽车的销量增长情况，是目前观察新能源市场的重要跟踪指标。根据Argonne的数据来做一些梳理，以下为2023年5月美国新能源市场月报。

美国5月市场概览。2023年5月，美国市场新车的销量为136.2万台。美国新能源汽车市场继续保持增长，5月一共销售了11.4万台，其中纯电动汽车9.2万台，插电混动2.2万台。新能源汽车的渗透率为8.36%。5月份的销量环比下降了6.5%，按目前

的数据，预计今年能达到1510万辆，低于年初预期的1530万辆。

实际销量同比增长了22.9%，达到136万辆。乘用车销量同比增长了22.4%，轻型卡车销量同比增长了23.1%—轻型卡车占据了整体销售份额的79%。尽管销量环比略有放缓，但市场表现出强劲的迹象，日销售率达到了自2021年以来的最高水平。

劳动力市场紧张和工资增长推动了需求，但汽车价格上涨和融资成本给消费者带来了压力。被压抑的需求在一定程度上随着车辆交付被满足，交付量正在接近疫情前的水平。

新能源汽车市场情况。2023年5月，美国新能源汽车持续保持增长势头，5月份售出的11.4万台新车中，纯电动汽车占据9.2万台，插电混动车占据2.2万台。新能源汽车的渗透率达到了8.36%，纯电动汽车的渗透率为6.7%。

纯电动汽车在2023年1月的销量为6.6万台，而到了5月已经增长到9.2万台，同比增长了61%，环比增长了11%。美国市场上的纯电车型越来越丰富，同时，特斯拉全系退税后的价格也变得更具竞争力。

插电混动汽车在2023年受益于IRA法案，让许多汽车企业推动了销量。从1月份的1.4万台开始，到5月份已经增长到2.2万台，同比增长了45.5%，环比略有下降2.71%。目前在美国市场，插电混动面临的是销售策略的问题，纯电动领域则需要解决供应链等方面的限制。

2023年，美国混合动力汽车也在快速增长，从1月份的5万台迅速增加到5月份的9.53万台，同比增长了38.7%，环比下降了2.7%。目前，美国的混合动力汽车渗透率为7%。面对高油价，美国消费者第一选择是买混合动力。丰田在混合动力领域占据了46.5%的市场份额，其混合动力战略在美国和日本都取得了成功。

综上所述，随着欧洲、美国和日韩汽车企业在美国市场的投资增加，新能源汽车市场正处于“卷”起来的前夜。虽然特斯拉通过合理定价挤压市场空间实现了真正的增长，但其他汽车企业的表现仍然有限。我们将继续关注市场动态，观察欧美新能源汽车市场如何进一步发展。



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。

- 国务院办公厅印发《关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》，大力推广应用智能充电基础设施，积极推动配电网智能化改造，加强电动汽车与电网能量互动，进一步构建高质量充电基础设施体系。
- 财政部、国家税务总局、工信部发布《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》，宣布延续新能源汽车免征车辆购置税政策至2023年12月31日后，国家再次提出延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，促进新能源汽车产业发展。
- 商务部发布组织开展汽车促消费活动的通知。进一步稳定和扩大汽车消费，根据“2023消费提振年”活动安排，商务部将组织开展汽车促消费活动。
- 工信部副部长辛国斌表示，将启动智能网联汽车准入和上路通行试点，组织开展城市级“车路云一体化”示范应用。
- 上海市发展改革委印发《上海市加大力度支持民间投资发展若干政策措施》的通知，鼓励民间投资，最高0.8元度电补贴！支持充电设施建设！
- 重庆市印发《关于重庆市2023年度充换电基础设施财政补贴政策的通知》明确了按照充电模块功率，对体

验中心内建成的平均单枪功率不低于120千瓦的公共快充桩给予200元/千瓦、对平均单枪功率不低于350千瓦的大功率充电桩给予400元/千瓦，对换电站给予400元/千瓦的一次性补贴。

■ 北京市城市管理委近日印发《北京市居住区新能源汽车充电“统建统服”试点工作方案》提出，本市将试点为居住区新能源汽车用户提供“三个5”用户体验，即“找桩距离不大于500米、服务费不高于0.5元、排队时间不长于5分钟”。

■ 河北省发展和改革委员会发布《加快推动农村地区充电基础设施建设 促进新能源汽车下乡和乡村振兴实施意见》提出，到2025年，全省建成1000个重点充电示范村，基本实现“各市有示范县、各县有示范乡（镇）、各乡有示范村（社区）”的目标。到2030年，基本建成覆盖全省农村地区的充电服务网络，日益满足新能源汽车需求。

■ 贵州省能源局等四部门印发《贵州省推进居住社区充电基础设施建设实施方案》的通知，明确要实现新建居住社区停车位100%配建充电基础设施或预留建设安装条件，积极推进现有居住社区建设充电基础设施。

■ 安徽省发布关于进一步做好全省充换电基础设施建设的通知。明确各市要按照加快实现适宜使用新能源汽车的地区充电站“县县全覆盖”、充电桩“乡乡全覆盖”的要求；城市建成区新建住宅停车位配建充电基础设施比例不低于30%。

■ 《成都市电动汽车充换电基础设施专项规划（2023—2025年）》的通知，明确到2025年，满足60万辆以上电动汽车的充（换）电需求，全市累计建成充电站3200座。

■ 《澄迈县2023年鼓励使用新能源汽车奖补措施》发布，自2023年1月1日至2023年12月31日期间，对于满足相关条件的新能源汽车个人消费者，最高可给予10000元的相关购车补贴

■ 《杭州市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则》《杭州市网络预约出租汽车车辆技术标准》发布。明确申请用于网约出租车的车辆须为新出厂的新能源纯电动汽车，或者车辆购置的计税价格在15万元以上的非新能源纯电动源汽车。

■ 广东省能源局关于2022年度电动汽车充电基础设施补贴资金分配计划的公示，本次分配总金额为2.54亿元，涉及全省20个地市（不含深圳市）和广东电网公司粤易充平台。

■ 上汽集团和清陶能源签署增资扩股和战略合作框架协议，共同推动2025年实现固态电池技术“10万辆级”量产落地。

■ 广汽集团发布公告称，董事会会议同意全资子公司广汽乘用车有限公司A66项目的实施，项目总投资6.14亿元；另外，按现行法律法规相关规定，对控股子公司广汽时代动力电池系统有限公司进行清算注销。

■ 广汽埃安昊铂宣布，将提供“昊铂超充到家”服务，可免费申请在家门口建超充站，且不限品牌车主。

■ 东风汽车官博消息，近日东风公司与国氢科技合作生产的200辆氢燃料电池系列车型成功交付，当日，东风商用车还与武汉绿动氢能签订了200辆重卡氢燃料电池系统新订单。

■ 大众汽车集团（中国）全资控股科技公司项目正式落户合肥经开区，项目总投资约10亿欧元，集整车研发、零部件研发和采购职能于一体，预计于2024年一季度正式投入运营。

■ 宇通商用车有限公司与宁德时代签署干线物流换电项目战略协议，并进行行业首批底置换电产品交付。

■ 吉利董事长李书福宣布，旗下品牌极星汽车与星纪魅族集团成立合资企业，并由星纪魅族董事长兼CEO沈子瑜执掌。而“吉利银河百店开业启幕仪式”顺利举行，全国225家吉利银河门店同步开业，计划年底达到700家。

- 现代汽车集团宣布，其首个氢燃料电池系统研发、生产、销售基地“HTWO广州”正式竣工，并于今年6月开始正式量产和销售。
- 岚图汽车获得六家银行授信共计150亿元；CFO沈军在战略签约仪式活动期间表示，公司接下来会进行B轮融资，还有IPO规划，将有300+核心员工持股。岚图汽车还宣布与武汉经开产业投资集团签署战略合作。
- 蔚来宣布全系车型起售价减3万元，且免费换电补能不再作为标准用车权益，新用户可灵活选择在家充电或到充换电站付费补能，已提车的用户及首任车主用车权益保持不变。
- 据天眼查显示，蔚来近日入股了四川易冲科技有限公司，正式成为公司股东，该公司为无线充电芯片商，专注于磁共振耦合无线充电技术。
- 蔚来表示，已与阿联酋阿布扎比政府旗下投资机构CYVN Holdings签订股份认购协议，将通过定向增发和老股转让的方式进行总计约11亿美元的战略投资。
- 小鹏汽车宣布，城市NGP正式在北京开放，成为行业内首个在北京城区内开放的高等级智能辅助驾驶，当前主要适用于北京各环线及主要快速路，该功能已面向公测用户开放。
- 理想汽车宣布，正式获批北京理想生产资质，北京绿色智能工厂将在年内投产。
- 零跑汽车官宣第200000台交付达成，另外，公司与采埃孚集团近日签署了战略合作协议，双方将在乘用车智能底盘领域展开合作，共同开发智能底盘产品。
- 宁德时代发布“QIJI骐骥换电”重卡换电品牌。新品牌由三部分组成：骐骥换电块、骐骥换电站以及骐骥云平台。据介绍，骐骥换电块采用第三代磷酸铁锂电池，搭载无热扩散技术、CTP成组技术，电池系统使用寿命达15000次以上。
- 宁德时代官宣，16日已与深圳市人民政府签署战略合作框架协议，双方将聚焦新能源车换电、电动船舶、新型储能、绿色园区、金融服务和贸易等领域，展开全面合作。
- 宁德时代与泰国Arun Plus达成CTP合作协议，宁德时代将向Arun Plus提供CTP电池包生产线以及生产技术，此次合作将助力宁德时代在东南亚等区域市场探索多样化的合作模式。
- 巨湾技研发布凤凰电池技术，可实现全气候全电压平台极速充电，通过三大技术创新，巨湾凤凰电池可实现系统级能量密度260Wh/kg，一次充电续航可达1000km，0-80%极速充电仅需6分钟（8C），电池寿命可达10年或80万公里。
- 蜂巢能源表示，公司正筹划投资3000万美元在泰国建设新能源电池模组PACK工厂，并已注册子公司。蜂巢能源宣布获得77.3亿元银团贷款和6亿产业基金支持，用于蜂巢能源盐城项目的建设。
- 亿纬锂能发布公告称，董事会同意公司全资孙公司亿纬匈牙利以自有及自筹资金投资建设乘用车大圆柱电池项目，投资金额不超过99.71亿元。
- 采埃孚新能源汽车零部件项目开工仪式在沈阳市举行，项目投资超过10亿元，计划生产、销售新能源汽车电驱动桥三合一总成等产品，预计于2025年3月投产。
- 特斯拉首席执行官马斯克在结束中国之行后表示，中国政府将寻求在国内启动人工智能法规。特斯拉对其他汽车制造商授权Autopilot、Full Self-Driving（FSD）自动驾驶和电动汽车技术持开放态度。
- 特斯拉官方宣布，美国得克萨斯州超级工厂4680电池电芯累计产量突破1000万颗。
- 福特汽车将就出售德国萨尔路易斯工厂达成协议，三家主要竞标者中有两家是中国汽车制造商，其中一份

投标来自比亚迪，另一份投标则涉及几家规模较小的中国汽车公司。

■ 福特汽车公司将获得美国能源部贷款项目办公室有史以来最大的一笔贷款。这笔高达92亿美元的融资将用于在美国本土建设3家电动汽车电池工厂，以提高国内产能。

■ 本田宣布，3年内将在印度投放纯电动汽车，并且，到2040年将会把在全球销售的新车全部换成EV或燃料电池汽车。

■ 丰田发布消息称，将追加投资21亿美元，用于2025年在美国投产的纯电动汽车电池工厂，同时宣布2025年开始在美国南部肯塔基州的工厂生产纯电动汽车。

■ 松下官方表示，公司计划到2026年3月前将与特斯拉在美国内华达州联合运营的工厂的电动汽车电池产量扩大10%。松下能源公司将在内华达州超级工厂安装第15条生产线。

■ 沙特国家通讯社在一份声明中称，沙特阿拉伯投资部与中国电动汽车制造商华人运通签署了一项价值56亿美元的协议，双方将合作开发、制造和销售汽车。

■ 美国一群电动汽车充电器制造商和运营商正在反对得克萨斯州强制将特斯拉技术纳入充电站的计划。

■ 在英国，零排放车辆可以在其车牌上展示绿色标识。绿色车牌表示展示车牌的车辆是零排放的，这意味着只有纯电动汽车和氢燃料电池汽车可以合法地展示绿色标识。

■ 泰国交通部陆路交通运输司的数据显示，2023年1月至2023年5月泰国新登记的新能源电动汽车共32450辆，较2022年同期增加474.43%。



车桩新媒体 授予深圳科士达科技股份有限公司 中国充电设施行业年度推荐品牌



电源模块专用散热风扇

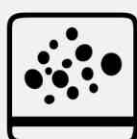
全封闭IP68

高性能 防水

散热风扇



防水



防尘



防腐蚀



防盐雾

大风量
寿命可达
10万小时



DC8038



DC6038



DC12038



DC9238

充电桩专用散热风扇



EC20060



AC20572



AC18060



EC28080



EC17251



AC25489



过滤器风扇



深圳市吉恒达科技有限公司
SHENZHEN JHDFAN TECHNOLOGY CO., LTD

专注、创新、诚信、恒久

地址：深圳市宝安区西乡街道南昌社区南昌路58号钜鑫科技产业园C栋一楼

邮编：518048

电话：0577-26400556 26405558

传真：0755-26058401 26405558

E-mail: jasonchen@jhd fan.com; rachelhuang@jhd fan.com QQ: 511104733 459823325

全国办事处：上海、北京、沈阳、天津、石家庄、济南、南京、苏州、昆明、无锡、杭州、武汉、成都、西安、泉州、广州



微信公众号

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

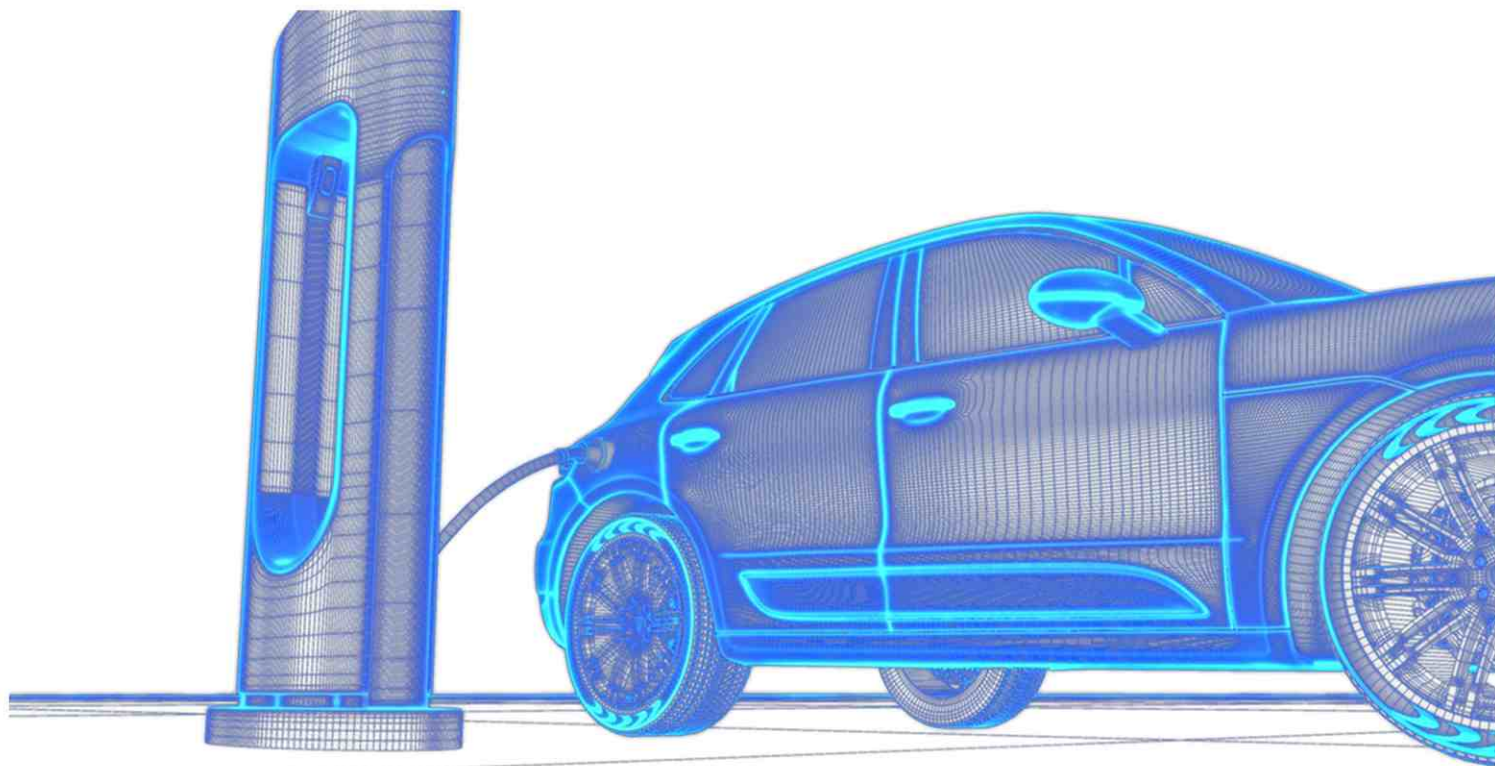
01	功能高度集中，充电桩系统简单，容易维护
02	性能强大，智能运维，适用于充电桩的各种使用场景
03	联网功能丰富，真正实现远程诊断和远程维护
04	方案灵活，可用于一体式单/双枪、充电堆等充电系统
05	充电安全卫士，黑匣子功能

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



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

电话：400-800-6892



深圳市亿电云技术有限公司

Shenzhen Yidian cloud Technology Co., Ltd



产品特点

- ① 模块维修
- ② 充电枪维修
- ③ 显示屏主板维修
- ④ 巡查保养
- ⑤ 场站托管
- ⑥ 安装调试
- ⑦ 高价回收充电桩
- ⑧ 高价回收充电模块

专业维修模块品牌有

菊水皇家、永联、盛弘、麦格米特、英飞源、艾默生、英可瑞、台达、华为、中恒、罗宾森、优优绿能、晶福源、科士达、国耀、奥特迅、潮美特等等；

为中国新能源汽车充电产业链发展提供了有力的支撑。

充电桩维修专家

修天下桩，修天下模块



业务联系电话：张卫国 186 1711 9707 刘琴 186 8879 6221
技术服务电话：尹工 132 6701 2666
全国服务电话：4009979866
公司总部地址：深圳市宝安区松岗街道东方一路东盛科技园B区A栋
公司网址：<http://ydyccsm.com/>

面向新能源汽车安全的充电网两层防护技术

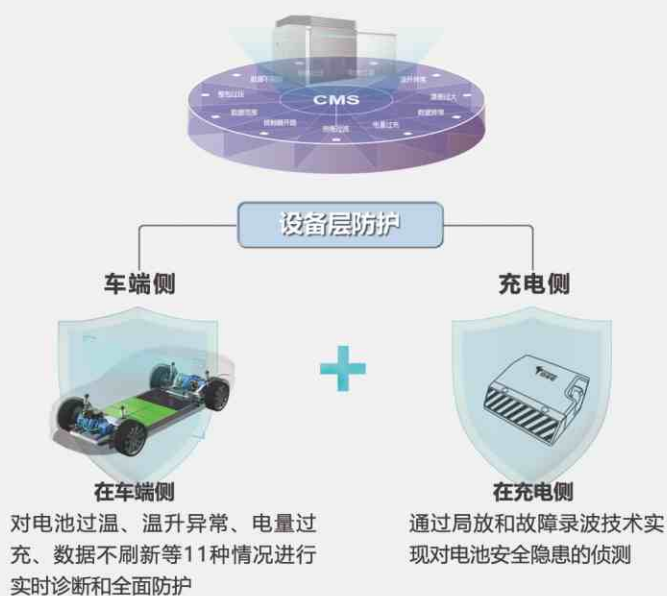
“两侧、双轴、19个模型、27个维度”



实现充电安全
可监视、可预警、可控制、可追溯
减少烧车事故73%

“两侧”是指：设备防护层的车端侧+充电侧

“双轴”是指：数据防护层的时间轴+空间轴



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