

中国公共充电桩行业研究报告

2020年



海量行研报告免费读



充电桩市场：2020年充电桩纳入新基建，窗口期缩短，充电桩行业有望迎来**关键发展阶段**。
驱动因素：充电桩政策及补贴逐渐**向运营端转移**；**运营及盈利能力的提高**将带动企业获得新一轮融资；而充电桩投建数量的决定性因素将由补贴转向新能源汽车的推广。



投建规模：新基建助力，建设速度有望加快，预计2025年投资建设规模将达**187.6**亿元。
商业模式：商业模式较为单一，盈利能力较弱，**提升单桩利用率为提高盈利的关键因素**。
运营模式：运营商之间独立发展仍未形成有效连接，**B端市场为其主要服务领域**；合伙人模式的发展和SaaS平台的建立有望提升运营能力。
行业痛点：**前期发展不均衡**最终导致企业盈利困难和车主充电难的双重困境，遗留问题仍会短期内困扰整个行业。



行为认知：**小区和公司**为车主经常性的充电场所，**直流桩**备受用户喜爱。而仍有21.7%的用户对充电收费项目缺乏认知。
用户痛点：**充电速度慢、数量少和费用贵**为三大用户使用痛点。
充电APP：用户对充电APP功能的整体满意度较高；近9用户期待可覆盖全国的超级APP。



车桩协同：**车企与运营商的协同发展**将优化用户体验，提升运营效率
互联互通：**互联互通可有效解决充电难题**，由于利益分配问题支付互通短期内阻碍较大。
充电模式：**大功率快充和有序慢充**体系的结合为未来充电模式的发展方向。
商业模式探索：**场景**的融入和**数据**价值的挖掘将成为运营商开发商业模式和增值服务的重点。
V2G：V2G可达成车辆与电网之间的**能源互联**，为未来的长期发展方向。

公共充电桩行业发展背景

1

公共充电桩行业发展现状

2

公共充电桩行业用户行为态度研究

3

公共充电桩行业发展趋势

4

公共充电桩为本报告的研究范围

充电设备是指与电动汽车或蓄电池相连接并为其提供电能的设备。按照使用人群分类可分为公共、私人 and 专用充电桩，本报告的重点研究范围是公共充电桩，即建设安装在相对开放的区域为所有社会车辆或特定集团内部的所有车辆提供充电服务的充电桩。

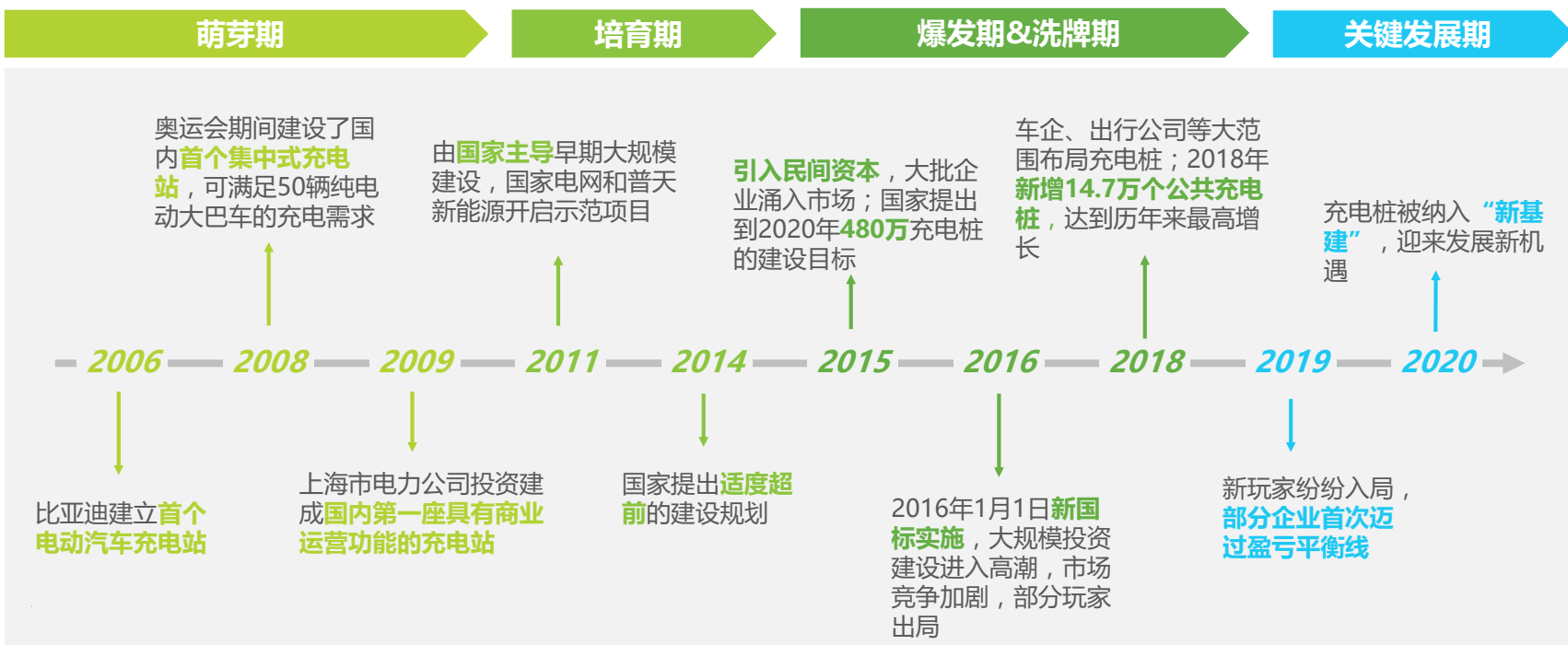


中国公共充电桩行业发展历程

参与主体向多元方向发展，新基建有望再次激发市场活力

早期充电桩市场由国家主导，主要参与者包括国家电网和普天新能源，同时比亚迪为自身生态建设入局较早。2015年《电动汽车充电基础设施发展规划（2015-2020年）》指出了明确的发展目标，大量社会资本进入行业开启了大规模的投资建设；2016年后由于竞争加剧，部分企业退出市场；同时企业差距逐渐拉大。截至2019年，我国公共充电桩总量达到51.6万台。2020年初充电桩被正式纳入新基建，有望迎来新一轮增长。

中国公共充电桩行业发展历程及标志性事件



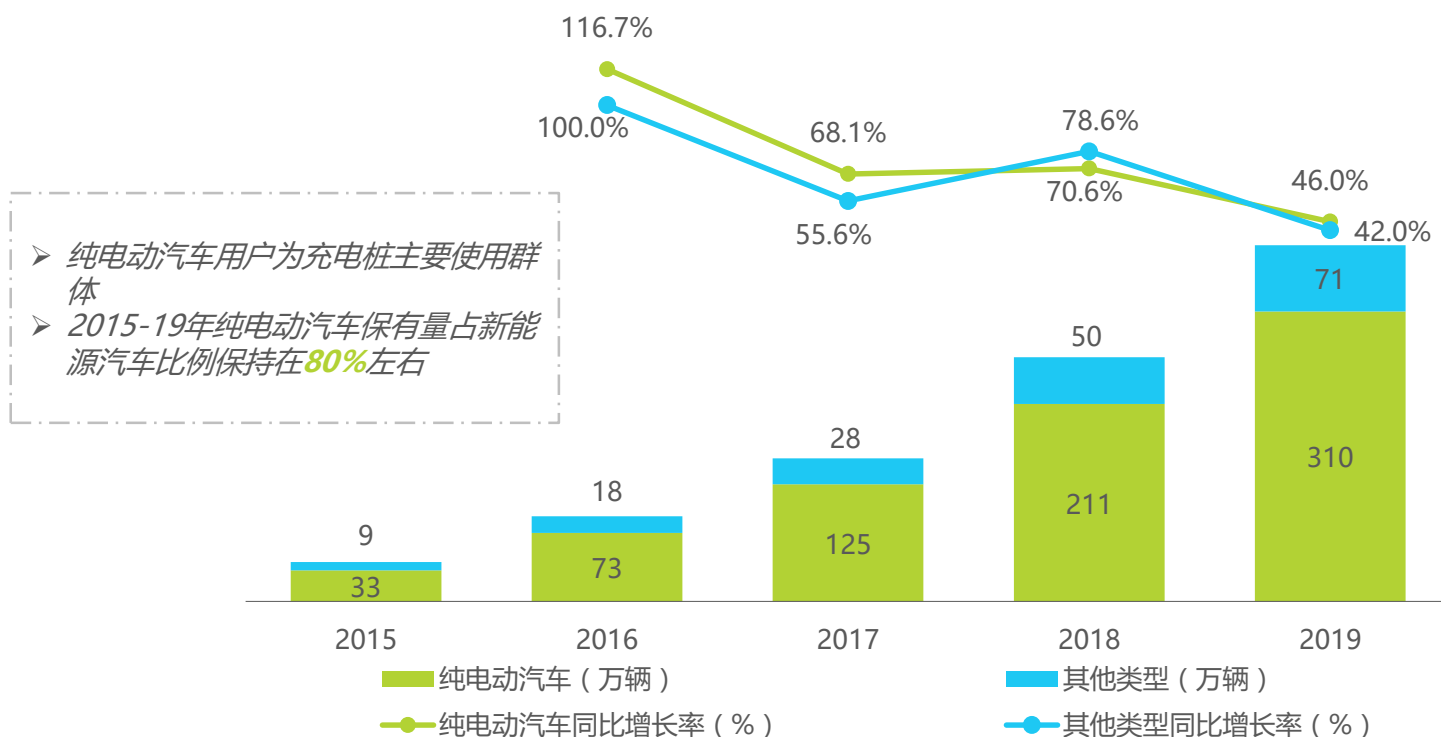
来源：专家访谈、公开资料收集与整理、艾瑞咨询研究院自主研究及绘制。

市场需求驱动行业发展

新能源汽车的推广助力充电桩行业加速发展

自2015年开始，新能源汽车进入快速发展阶段，保有量持续升高。其中纯电动汽车车主为充电桩主要使用群体，纯电动汽车的销量自2015年开始保持在80%左右。充电桩为纯电动汽车的配套基础设施，但建设乏力成为了制约新能源汽车推广的首要问题。因此，车企会更加重视充电桩的建设与推广，建立完整生态，与新能源汽车协同发展。

2015-2019年中国新能源汽车保有量及增长率



来源：公安部、艾瑞咨询研究院自主研究及绘制。

国家政策与地方补贴双轮驱动，补贴细则仍需改进

国家多部委及地方政府相继出台政策鼓励充电桩建设发展，国家补贴仍然停留在新能源汽车推广阶段。然而在发展前期，大部分地方补贴未考虑实际用电需求与充电桩建设分布的合理性，同时部分地方审批流程复杂，对企业要求较高，导致部分企业为了拿到补贴发展失衡，因此各地方补贴细则仍需加强。目前，地方补贴逐渐向运营端倾斜，2020年上海市已开始按照信息互联互通和分时共享模式补贴。总体来看，充电桩企业目前依然处在补贴运营模式，若可以由此拉动盈利，则补贴带来的景气周期将显著拉长。

充电桩行业相关政策概览

国家政策（部分）

- 2018.11-国家发改委等四部委《**提升新能源汽车充电保障能力行动计划**》：提出千方百计满足“一车一桩”的接电需求
- 2017.01-国家能源局、国资委、国管局《**加快单位内部电动汽车充电基础设施建设**》：到2020年，公共机构新建和既有停车场要规划建设配备充电设施(或预留建设安装条件)比例不低于10%
- 2016.12-国家发改委等四部委《**关于统筹加快推进停车场与充电基础设施一体化建设的通知**》：有效满足电动汽车充电基本需求
- 2016.08-国家发改委等四部委《**关于加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知**》：对专用固定停车位按“一表一车位”模式进行配套供电设施增容改造
- 2015.11-国家发改委等四部委《**电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020年）**》：到2020年，新增集中式充换电站超过1.2万座，分散式充电桩超过480万个
- 2015.9-国务院《**关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见**》：提出到2020年，基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系，满足超过500万辆电动汽车的充电需求

国家补贴

- 科技部：**按新能源汽车推广数量补贴**，奖补标准主要根据各省（区、市）新能源汽车推广数量确定，推广量越大，资金越多

地方补贴（部分）

- 北京市：**按功率补贴**，7kW及以下补助标准为0.4元/W，7kW以上补助标准为0.5元/W
- 上海市：**按建设规模、充电量及信息互联互通水平补贴**，对专用、公用充换电设备，给予30%的财政资金补贴；对专用、公用充换电设施，给予运营度电补贴（公交环卫等专用桩0.1元/kwh,其余公共桩0.2元/kwh）。按照静态数据、动态数据、在线指标、用户评价及服务水平五项指标评定星级补贴，公共充电桩补贴0.2-0.8元/kwh，上限1000kwh/年,专用充电桩及换电设施补贴0.1-0.3/kwh，上限2000kwh/年
- 深圳市：**按功率补贴**，直流充电设备给予600元/kw补贴，交流充电设备（40kw及以上）给予300元/kw补贴，交流充电设备（40kw以下）给予200元/kw补贴
- 广州市：**按功率补贴**，直流充电桩、交直流一体化充电桩、无线充电设施按照550元/千瓦的标准进行补贴;交流充电桩按照150元/千瓦的标准进行补贴;换电设施项目按照2000元/千瓦的标准补贴

来源：政府官网、艾瑞咨询研究院自主研究及绘制。

来源：政府官网、艾瑞咨询研究院自主研究及绘制。

充电桩行业融资概况

早期的资本介入为充电桩行业添砖加瓦

由于强力的政策指引，大量资本在2015年开始涌入。企业为拿到融资开始了“跑马圈地”式的疯狂扩张。然而运营不善导致多数企业在盈亏基准线上不断挣扎；同时由于用户基数较少，流量思维下的规模效应难以实现，投资机构因此愈加谨慎。初步统计，2019年的融资数量较2016年减少了约50%。然而新基建引发的巨大虹吸效应和运营模式的不断完善会吸引更多新玩家进入新能源汽车充电桩赛道，预计少量优质企业将在短期内得到新一轮的大量融资，而通过优化运营提升的盈利能力将成为拉动新一轮融资的关键。

充电桩相关企业融资概况

01

充电桩行业发展模式尚未形成，大量投资机构处于**观望态势**，未有融资事件发生

02

大量资本从2015年开始涌

03

2016、17年共有20余家企业获得融资，**融资额超10亿人民币**。企业的共享充电、智能充电平台等多元化模式开始涌现，建设进程明显加快

04

由于不断扩张导致的盈利问题凸显，**企业经营状况不及预期**，仅特来电一家在2019年宣布盈利，多家企业退出充电桩市场。资本热度随之减退

05

智慧充电、信息聚合平台等模式逐渐成熟，加上新基建助力行业发展，预计投资热度稍有回升。企业将逐渐从内部发力，**由资本驱动变为资本拉动**

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_20919

