

聚焦新基建 打造新动能·民生 ①

我国充电桩建设缺口大

经济日报·中国经济网记者 杨忠阳

近年来,我国新能源汽车保有量不断增加,充电桩行业迎来快速发展。多建充电桩,提高充电便利性,可以极大缓解客户“里程焦虑”,也可以加快提升家用新能源汽车性价比,有利于更好普及新能源汽车。

充电桩是支撑新能源汽车发展的重要基础设施。高效便捷的充电桩不仅可以极大缓解用户“里程焦虑”,还可以通过数据交换,使得运营方有更多机会与用户互动,提升用户体验,促进新能源汽车产业高质量发展。

业内人士表示,未来10年,我国存在6300多万个充电桩建设缺口,将充电桩纳入新基建,有望带动新能源汽车新一轮快速增长,促进国家能源网络优化升级,激活万亿元级别大市场。

“换道超车”新力量

得益于国家对新能源汽车战略的重视和我国新能源汽车保有量不断增加,充电桩行业近年来也迎来了快速发展。截至2019年底,我国充电基础设施达到121.9万个,较上年底增加了50万个,总体规模远超其他国家。

“多建设充电桩,提高充电便利性,可以极大缓解客户‘里程焦虑’。反过来,如果用户对‘里程焦虑’降低,又可以加快提升家用新能源汽车性价比,有利于更好普及新能源汽车。”中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高说。

不过,当前我国桩车比并不高。按照公安部统计数据,截至2019年底,全国新能源汽车保有量达381万辆,目前桩车比约为1:3,与国家《电动汽车充电基础设施发展指南(2015-2020)》规划桩车比1:1的目标相比,还有不小差距。

“在发展新能源汽车过程中,一直有个误区,就是续航里程越长越好,以至于一些企业为了满足长续航里程,不仅‘玩命’提高电池能量密度,而且把电池加得越来越多,结果导致车价更高,既浪费资源,又不环保,还增加了电池安全隐患。”北汽集团董事长徐和谊认为,如果进一步提高桩车比,大幅改善新能源汽车在使用过程中的便利性,让充电比加油更方便,将会极大地促进新能源汽车市场发展。

尽管受全球新冠肺炎疫情蔓延、油价下跌及补贴继续退坡等不利因素影响,在未来一段时间内,我国新能源汽车市场有可能会有一段低迷期,但这并不会改变全球汽车产业电动化转型趋势。中国电动汽车百人会理事长陈清泰预测,到2030年中国电动车销售有望突破1500万辆,保有量有望突破8000万辆,届时纯电动车辆或达到6480万辆。如果严格按照1:1的桩车比来测算,从2021年到2030年10年时间内,需要新建桩6300多万个,形成万亿元级别的充电桩基础设施建设市场。

产业延伸新空间

随着技术不断进步,充电桩性能也在不断提升。以充电功率为例,目前我国公共直流充电桩功率已从2016年底的69千瓦提高到115千瓦,不少新建公共充电桩已达120千瓦以上,可大幅缩短快充时间。

工业和信息化部运行监测协调局特聘专家、赛迪顾问股份有限公司总裁孙会峰表示,充电桩技术应用市场的开拓空间巨大,随着产业价值向运营环节延伸与转移,如果运营领域的龙头企业能有效链接客户需求,其龙头企业的规模化效应将会凸显。

孙会峰认为,传统充电桩运营收入以充电服务费为主,收入来源单一且增长空间有限。事实上,充电桩在充电的同时可以获得大量数据。例如,新能源汽车电池



3月27日,在江西省赣州市会昌县月亮湾新区新能源汽车充电站,员工在给车辆充电。会昌县引进新能源汽车服务公司,安装直流快充充电桩12个,交流充电桩97个,方便市民出行。朱海鹏摄(中经视觉)

信息、用户用车习惯、车辆分布等数据,通过挖掘数据价值对外提供二手车评估、用户画像、商圈规划等增值数据服务,有望打造一个更大的服务市场。

在北京智充科技公司创始人兼CEO丁锐看来,充电只是一个充电桩2%的功能,剩下98%的功能是交互。他认为,未来智能充电桩不仅仅是设备制造商、运营商和车主之间互动,而是贯穿于每个人的生活当中。“当你拥有一台充电桩,或你拥有一个停车位,你拥有的资源可以给别人提供服务,从而获得相应收益。”

充电桩建设与运营价值,要从新能源和交通电动化双重角度来思考。“过去充电桩是单向的,是把电充到车里的物理插头,如果将其通过智能化改造,组建成一个有能源和数据采集、交互、分析、管理的系统网,实现车与车互动,车与电网互动,不仅可以促进国家能源网络优化升级,还能产生新的价值。”特来电新能源有限公司董事长于德翔说。

系列难题待破解

尽管前景可观,但充电桩建设与运营并不容易。早在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》提出,要力争到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500万辆电动汽车充电需求。

随后各路资本纷纷涌入行业“跑马圈地”,掀起了一波又一波建桩狂潮。其中,既有国资巨头,又有整车企业,更有大量民营企业。目前,行业仍然面临基础不牢固、发展不均衡、不充分等问题。

问题主要表现为:充电设施平均利用率相对较低,行业盈利能力低,商业模式尚未成熟;充电设施运营企业在整体产业链中仍然处于相对弱势地位,车企参与度相对较低,动力电池充电技术升级难以协同……

科学规划 合理布局 精细管理

□ 车夫

此次国家把新能源汽车充电桩建设纳入新基建领域,无疑让该行业站上了新风口。建设更多充电桩,不仅有利于缓解用户里程焦虑,便利新能源汽车用户,也有利于支撑国家新能源汽车发展战略。

很长时间以来,充电难都是制约我国新能源车发展的主要瓶颈之一。剖析原因,除了充电桩数量跟不上新能源汽车保有量外,还在于充电桩建设布局不科学,运营粗放,使用效率不高。因此,在未来新一轮充电桩建设大潮中,既要做到科学规划,合

理布局,也要注意后期使用阶段的精细化运营,提高充电桩利用率。

由于充电桩前期建设投入大,商业模式尚不清晰,这对充电桩的规划与选址提出了较高要求。作为新能源汽车发展支撑的重要环节,充电桩选址不仅需要考虑到客流密度、使用率以及获取土地和维持运营的成本,还要与新能源汽车发展速度协同匹配。

需要指出的是,在充电服务行业发展初期,为了迅速抢占充电市场,几乎所

“运营企业要加强探索创新充电商业模式。”国家能源局监管总监李冶表示,借鉴欧洲等先进经验,国家能源局将会同相关部门加大协调力度,促进车企深度参与充电运营服务,支持整车企业向充电服务运营商购买配套服务,发挥车企引领作用。

不少专家表示,即使未来实现大功率充电之后,对电动汽车而言,可能还会有一些小功率充电车存在,加快柔性智能充电技术推广应用,不仅有利于提高整个设

备的兼容性,而且可以提升充电的智能化水平。

推动充电服务平台整合发展是充电桩建设的未来趋势。李冶认为,应当积极发挥充电基础设施促进联盟等行业协会作用,利用中央财政资金的杠杆作用,加快推动国家级服务平台整合发展,为新能源汽车用户提供更加智能、便捷的充电服务,充电桩行业才能真正实现高质量发展。

案例

整车企业携手充电桩企业——

充电无忧 黏性更强

本报记者 杨忠阳

日前,威马汽车与特来电新能源公司达成两层安全防护技术暨共建充电生态战略合作,未来威马汽车将与特来电共同建设、运营与维护威马自有品牌充电站,并将品牌站内的充电桩接入威马汽车旗下“即客行”APP,通过大数据分析,进一步管理充电网络,保障充电服务的有效有序。这是整车企业携手充电桩企业,深度参与充电运营服务的尝试。

据介绍,在充电安全方面,威马汽车将联合特来电推广应用设备防护与数据防护相结合的“充电网两层防护技术”;在设备防护方面,系统会对车端侧电池过温、电池温度异常、电池过充、数据不刷新等11种情况作出实时诊断和全面防护;在数据防护方面,系统能够从时间与空间两个维度建立充电安全评估模型。

同时,威马汽车与威马智行合伙人将携手特来电,共同建设、运营与维护威马品牌充电站,为用户提供便捷的充电

有充电基础设施运营商都采用了“跑马圈地”模式布桩,对于地理位置是否合理考虑并不充分。结果导致充电桩使用效率不高,盈利艰难,前车之鉴值得行业企业反思。

除了早期科学规划与合理布局外,利用智能化新技术,提升充电桩运营的维护服务质量和用户体验同样重要。要看到,“新基建”中还有5G、大数据中心、工业互联网、人工智能等其他领域。当前,智能化、信息化技术也正在与充电桩、智能电网、智能交通、新能源汽车等融合。如果能打造出充换电智能网络,科学管理

充电运营,建立安全监控系统,以云平台服务更好地识别和匹配消费者需求,就能有效解决用户的“痛点”,提升用户体验。

多数业内人士认为,充电增值服务产生的收益将会在未来商业运营模式中占据重要地位。同时也要看到,这些增值服务都是在充电服务数据积累基础上产生的。因此,作为运营企业,还是要扎扎实实做好前期充电服务。只有实现充电服务规模化和数据化后,增值服务才能不断丰富与创新。

聚焦美联储无限量化宽松影响 ③

美债仍是外储重要配置

本报记者 陈果静

近期,美联储打开流动性“水龙头”,推出无上限量化宽松政策。有人认为,这将对我国外汇储备中持有的美国国债资产带来影响,应该大幅减持美国国债。

近期,美国国债收益率一路下行,跌至历史低位。3月25日以来,1个月和3个月期美国国债收益率一度跌至负值,并持续维持在负利率水平。分析人士认为,美国国债收益率跌破零,代表市场对美国经济的短期预期悲观。美国把货币政策调整至极为宽松的状态,让市场没法对近期稳住经济抱有信心。

中银证券全球首席经济学家管涛表示,在当前美元汇率不降反升的情况下,大幅抛售美债或美元资产并不可取。

实际上,当前我国外汇储备投资已经较为分散。近年来,我国外汇储备始终坚持多元化、分散化投资理念,根据市场情况灵活调整、持续优化货币和资产结构,利用不同货币、不同资产类别之间的此消彼长关系,控制总体投资风险,保障外汇储备保值增值。

当前,我国外汇储备投资货币结构比全球平均水平更为多元。国际货币基金组织(IMF)公布的全球官方外汇储备货币结构(COFER)数据显示,1995年至2014年间,全球官方外汇储备的非美元货币占比始终保持在30%至40%较高水平。数据显示,截至2014年末,我国外汇储备货币结构比全球外汇储备平均水平更为分散。

尽管如此,管涛认为美债仍是各国外汇储备的重要配置。根据外汇储备经营管理安全、流动、盈利“三性”原则,低风险、低收益、高流动性的美国国债(包括中长期国债和短期国库券,简称为美债),是各国美元储备资产的重要配置。

“美债作为核心资产同时也是避险资产,外国私人投资者依然对其青睐有加。”管涛表示,从去年全年数据看,外国投资者对美债投资总体是净增持的。“需要指出的是,美国财政部公布的中国持有美债中,包含了中国商业机构持有的美债,因而该指标高估了美债在中国外汇储备资产中的份额。”管涛强调。

“近年来,中国持有美债减少,但美债投资仍是中国重要外汇储备资产。”管涛表示,据外汇局统计,截至2019年6月末,中国对美债务证券投资余额达656亿美元,其中有相当比重是投资美国国债。截至2019年末,中国持有美债总额相当于官方外汇储备余额的34.4%,较上年末回落2.3个百分点,但高于2013年12月份至2015年6月份间水平。

“所持美债减少与国际收支状况有关,并非中国主动为之。”管涛强调,根据国际收支初步数据,从2019年第二季度起,中国剔除估值影响后的外汇储备资产持续减少,这伴随着从第二季度起中国持有美债加速下降;第二季度至第四季度,外汇储备资产累计减少299亿美元,贡献了同期中国美债持有额降幅的59.0%。

同期,央行新增黄金储备308万盎司,黄金储备余额增加191亿美元,但同期国际收支口径货币黄金资产变动为零。管涛表示,这表明这部分新增黄金储备主要是通过国内杂金提纯和生产收储,而非主动“去美元化”操作。

中国经验助力全球零售业闯关

本报记者 王晋

受新冠肺炎疫情在全球快速蔓延影响,世界各地民众纷纷开始囤积生活必需品,应部分国家零售企业请求,近日中国连锁经营协会与德勤一起组织了全球零售行业抗击疫情电话分享会,会议邀请了武商超市公司总经理朱曦、北京超市发集团董事长李燕川与物美集团等3家零售企业负责人,向全球零售同行介绍了企业如何在疫情暴发后坚守岗位保供应、做好员工保护、拓展供应链等方面的做法和经验。

面对全球多座城市相继宣布“封城”,武商超市总经理朱曦分享了武汉“封城”期间企业所采取的应对措施。朱曦介绍,从“封城”恐慌的“疯抢潮”,到面向消费者限流限时的“阵地战”,再到借助社区团购、商品配送进小区的“游击战”,武商超市每个阶段都推出了有针对性的营运流程,保障了市场供应。

作为拥有超千家门店的全渠道零售平台,物美集团在疫情期间没有一家门店关门,实现了员工零感染。物美集团负责人表示,该公司线上线下一体化模式在疫情期间发挥了重要作用。顾客线上下单,线下配送,有效减少了居民的出行和聚集,物美集团还在北京3000多个社区建立了“抗疫提货站”,满足百姓日常所需。

物美有关负责人介绍,在疫情发展的不同阶段,零售商必须重点关注消费者快速变化的需求。物美集团依靠数据支持,能够根据大众需求变化及时调整线上渠道商品品类;同时配送中心的库存也要按照消费者需求变化及时调整。

超市发集团董事长李燕川表示,超市发根据非典疫情期间的处置经验,从1月22日起便根据形势及时成立疫情专项小组,指挥各部门储备民生商品及防护用品。

李燕川说,随着疫情发展,超市发不断调整战略,为隔离社区送货、开辟订货微信群、设立自助提货柜等,用各种方法满足消费者需求。超市发集团1月份到2月份销售额同比增长超24%。

德勤亚太区消费品及零售行业领导合伙人张天兵也提醒全球零售商,中国消费者的线上消费习惯得到充分培养,在社交媒体上与零售商保持着较强关联度,疫情期间的社区团购等独特商业模式,为保障供应发挥了重要作用。

此次疫情在全球范围流行,让此前习惯于门店购物的欧美消费者留在家中,这也是培养数字化生活和消费方式的机遇。线上平台建设、零售商如何用好社交媒体以及对消费者大数据分析或将是下一阶段全球其他地区零售商需要关注的重点。

本版编辑 郭存举 温宝臣 胡达闻