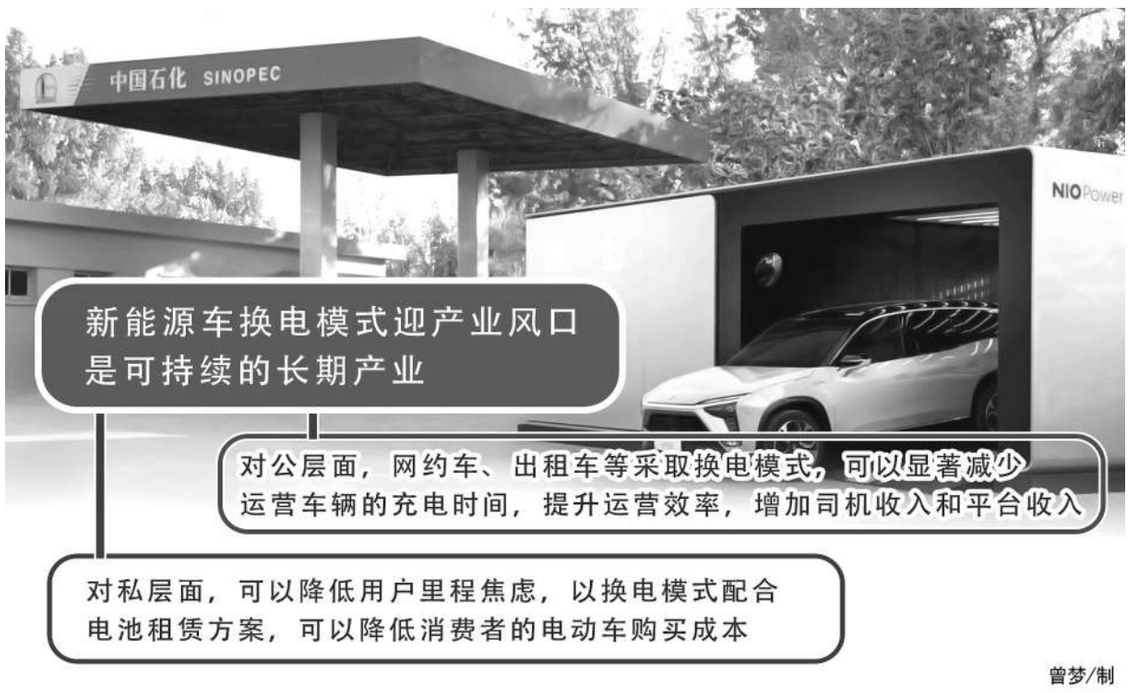
新能源汽车行业新动向

新能源汽车换电模式强势归来 电池标准化等问题是大规模普及的瓶颈

本报记者 李春莲 曹卫新



曾梦/制

位于北京东南四环小武基路的中石化朝英加油站，现在已不仅仅是一座传统意义的加油站。除了燃油车可以来加油，蔚来汽车也可以在这里进行换电。这是中石化和蔚来合作的首座换电站。近日，中石化还牵手恒大集团，重点围绕锂电池汽车充换电站建设等方面进行深度合作，加快从传统油品销售向综合能源服务商转型。

实际上，新能源汽车换电模式并不是新鲜事物，十几年前就有企业开始涉足，但因为投资巨大，一直未受到资本青睐、发展并不顺利。如今，在政策春风下，换电模式强势回归，重新站上风口。今年以来，多家公司加速布局换电站，不少车企更是推出了可以换电的新能源汽车。

协鑫能科总经理费智在接受《证券日报》记者采访时表示，换电站里面有几十块电池，本质上是一个储能电站，完全符合国家的能源战略，换电模式一定会迎来产业风口，而且是可持续的长期产业。

“换电模式讲究规模经济效应，早期新能源汽车数量稀少，而充电桩建设涉及到的土地、运营等综合成本高，在服务有限的新能源汽车时，面临高成本、低收入的窘境，因此商业价值不大。”易观汽车出行行业中心高级分析师陈坚向《证券日报》记者表示，随着新能源汽车保有量大幅提升，换电收入有望大幅提高，将摊平高昂的换电站成本。

但换电模式想要得到大规模推广，仍存诸多问题。伯坦科技董事长聂亮向《证券日报》记者表示：“换电模式最大的难处就是标准化，这不是单单一个车企能够解决的。既要考虑到车电分离以后，资产经营者如何去解决后续问题；又要考虑到如何维护消费者利益以及降低整个成本。”

换电模式强势回归

中石化和蔚来联手布局换电站，意味着蔚来的换电站可能会越来越多的出现在中石化的加油站中。对于在全国拥有3万多座加油站的中石化来说，其布局换电站的优势是其他企业无法比拟的。

据了解，整个换电过程只需要四五分钟，像加油一样方便，将有效缓解新能源汽车的续航问题。

中石化董事长张玉卓表示，中石化正加快推进能源转型、产业升级，规划到2025年建设1000座加氢站或油氢合建站、5000座充换电站、7000座分布式光伏发电站点，巩固交通能源市场主导地位。

除了巨头积极入局，6月15日，协鑫能科发布定增公告称，拟向不超过35名特定投资者发行13.52亿股，募集资金总额不超过50亿元，主要用于建设新能源汽车换电站项目。据了解，上述项目计划在江苏、浙江、广东、广西、新疆等地区进行，拟通过租赁场地的方式新建约313个乘用车换电站和175个重卡车换电站，合计488个换电站，同时引进相关辅助配套设施，计划建设期为2年。

从投资成本来看，单个乘用车换电站的投资额约为500.72万元，单个重卡车换电站的投资额约为1015.14万元。

费智向记者表示，2019年以来，工信部开始鼓励换电模式试点，在政策、法规、标准等方面为换电模式推广排除障碍。2020年，提出换电车型安全技术标准，明确换电车型可以实现车电分离。2021年整车厂推出换电车型，整个行业对换电模式达成认可。

据记者不完全统计，除了中石化、蔚来和协鑫能科，还有国家电投、奥动新能源、伯坦科技等多家企业都在加速布局换电站。政策层面对换电行业的支持，是企业争相入局的关键因素。

2020年，换电站作为新基建的重要组成部分，首次被写入《政府工作报告》；2020版新能源汽车补贴政策中明确指出，“新能源乘用车补贴前售价须在30万元以下(含30万元)，换电模式车辆除外”；此外，《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》再次明确了换电和充电并列的地位；今年《政府工作报告》中出现了“增加停车场、充电桩、换电站等设施”的表述。

前不久，工信部和国家能源局联合宣布，从今年下半年开始将在全国范围内开展新能源汽车换电模式应用试点，各城市申报试点工作方案将在5月底前完成。

另据了解，目前换电模式呈现出TO B为主、TO C为辅的局面，在以奥动新能源为首的TO B领域，电动出租车换电业务正逐渐铺开，在以蔚来为首的TO C领域，高端电动车换电业务以优质服务为核心。

中国电动汽车充电基础设施促进联盟最新数据显示，截至2021年4月份，我国共计建成换电站617座，其中奥动新能源有304座，蔚来有206座。

陈坚认为，对公层面，网约车、出租车等采取换电模式，可以显著减少运营车辆的充电时间，提升运营效率，增加司机收入和平台收入；对私层面，可以降低用户里程焦虑，以换电模式配合电池租赁方案，可以降低消费者的电动车购买成本。

电池标准化仍是最大瓶颈

正如奥动新能源联席董事长张建平在去年年底所言：“我做了20年换电，春天终于来了。”

早在2007年，国家电网推出“换电为主、插电为辅、集中充电、统一配送”的运营模式，但遭到来自车企的一些阻力。2013年国家电网放弃换电模式，向车企开放充电站，换电模式一度退出大众视野。

从被质疑到站上风口，新能源汽车换电模式走得颇为坎坷，不少企业不断摸索。截至目前，蔚来汽车、北汽新能源、吉利汽车、东风汽车、上汽集团等车企都相继推出换电式纯电动车产品。

“换电模式在对私领域的推广，核心痛点是车站比，要有一定数量的车辆满足换电站的需求，整个模式就可以持续发展。”费智表示，在对私领域推广的重要措施是电池共享或使用标准电池包，以此来聚集更多车辆加入换电网络。

在他看来，换电模式实质上是电池的全生命周期利用，如何在车端和储能端实现综合利用打通是该商业模式的关键。其中包括电池的标准化、电池重资产持有、储能商业价值等问题。

尽管大力发展换电模式的号角已经吹响，但不管是能源企业还是车企，推动换电模式发展仍然需要解决很多问题。比如车企建设的换电站目前只能为自己品牌的车提供服务，换电模式想要大规模普及，标准化仍旧是最大的瓶颈。

“当前换电模式依然存在一些问题，比如换电站的普及度、电池的匹配、商业模式等，都还在探索中。”中南财经政法大学数字经济研究院执行院长、教授盘和林在接受《证券日报》记者采访时表示，换电涉及到适配问题，这需要车企和能源企业共同推进。车企需要让换电电池匹配车辆，而能源企业是推动换电模式接口统一的重要力量，若无标准的推进，各个车企品牌使用不同的换电接口，会导致无法匹配，所以换电最重要的是推进标准化。

陈坚认为，问题是谁来主导标准化，没有主导权的企业或面临重新研发的成本。如果车企自建换电站(如蔚来)，最重要的因素就是资本，短期需要承担一定亏损。在电池标准化之后，能源企业可能占据优势，此时电池仅仅是储能空间，而能源企业掌握定价等主导权，在土地选址、电网铺设等方面享有优势。

“急”招人才+投资技术 小米“造车梦”引猜想

本报记者 龚梦泽

小米造车的进程备受业界关注。

在宣布进军汽车行业两个多月后，小米日前在官网密集发布了多条自动驾驶人才招聘信息，且每条信息前都加注了显眼的红色字体“急”。这也引发外界诸多猜想。

造车传闻不断

事实上，在今年3月30日，小米集团正式发布公告宣布进军造车领域后，鉴于汽车行业重资产的特点和小米手机的生产模式，业内普遍认为小米或选择代工造车，而绯闻对象就包括了比亚迪、长城汽车等车企。

4月1日下午，一张王传福由雷军陪同造访小米北京科技园的照片在社交媒体流传。

6月13日，在2021中国汽车重庆论坛上，比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福表示，“未来在汽车业务上，比亚迪将支持小米汽车的发展，而且不仅是支持，双方正在洽谈一些汽车领域的合作项目。”

此言一出，即刻引发业内讨论，有声音认为“比亚迪或将代工小米汽车”。

“网上说比亚迪劝小米的雷(军)总不造车，这是错误的，小米和我们有很好的合作关系，我们代工了大量的小米手机，是一个战略合作关系。”在上述论坛上，王传福表示。

而除了比亚迪，长城汽车也是小米造车合作的热门猜测对象。今年3月份，有报道称，小米正在与长城汽车谈判，使用后者工厂生产电动汽车，长城汽车将提供工程咨询服务。但该消息随即遭到长城汽车的否认。彼时，小米集团总办副主任、原集团公关部总经理徐洁云还在社交媒体上称，这是“完全扯淡的假新闻”。

一边是小米忙不迭的否认，另一边，雷军却在紧锣密鼓地走访拜会多家车企。6月8日晚，雷军造访了位于保定的长城汽车研发中心，双方未对外公布此次行程内容；更早之前的5月末，雷军造访了上汽通用五菱柳州新能源车间，同样未公开任何商谈内容。

“小米造车大概率不会选择自建工厂，而是会选择代工模式。”新浪财经专栏作家林示表示，目前比亚迪在动力电池领域技术先进，去年3月份，其发布的“刀片电池”凭借结构创新，让磷酸铁锂电池在安全的基础上拥有了更高的续航能力。除此之外，比亚迪在半导体领域也颇有建树，小米选择让比亚迪成为动力电池和芯片供应商都具有可能性。

参与汽车企业融资

尽管小米造车的众多谜底尚未揭晓，但其造车动作却明显提速。6月14日，小米公司突然发布大量关于自动驾驶的职位需求，工作地点都在北京海淀区。

从招聘的职位来看，工种十分丰富，包括自动驾驶工程师，涵盖数据算法、高精地图、毫米波算法、车载基础架构、前端平台研发等数十种。招聘信息前都加上了“急”字。以此来看，小米正在大规模搭建造车项目的人才团队。

小米的最新动作不仅仅是“广纳贤士”，本月初，小米还投资了两家位于上海的自动驾驶技术相关企业。6月3日，小米参与了纵目科技1.9亿美元的D轮融资——这也是官宣造车后，小米首次在汽车领域进行的投资。

资料显示，纵目科技是国内领先的自动驾驶和高级汽车辅助驾驶产品及技术供应商，提供ADS/ADAS(域)控制器、摄像头、毫米波雷达、超声波等核心传感器、核心感知、定位、地图等算法产品和云服务类产品。上述业务范畴内的智能驾驶成果无疑会为小米“智能电动车”项目提供较大助力。

对此，纵目科技CEO唐锐在接受《证券日报》记者采访时表示，“公司的优势就是通过在算法、算力和传感器等方面的深度融合和持续创新，赋能主机厂商。纵目科技将积极推动中国自动驾驶产业持续发展和高级别自动驾驶系统加速量产落地。”

汽车产业链相比消费电子更为精密且冗长。在林示看来，即便雷军承诺“愿意押上所有战绩和声誉”，但无论是与先入局的互联网大厂相比，还是与积淀深厚的传统主机厂商相比，小米都还是新兵。“一边联合主机厂，一边投资自动驾驶初创企业，才是小米造车的最佳选择。”林示表示。

四大短期因素引发A股调整 机构认为抛压趋弱有望企稳

本报记者 赵子强

6月16日，A股出现较大波动，前期涨幅较大的汽车板块领跌，沪指最低探至3513.56点，截至收盘，上证指数跌1.07%，报3518.33点；深证成指跌2.57%，报14295.93点；创业板指跌4.18%，报3125.70点。沪深两市成交额在连续三日突破1万亿元后，昨日首次回落至9322.1亿元，缩量明显。

申万一级行业指数方面，有四类行业指数上涨，分别是银行(0.65%)、家用电器(0.60%)、房地产(0.19%)、建筑装饰(0.15%)，涨幅均不足1%；汽车(-4.65%)、电气设备(-4.26%)、有色金属(-3.91%)等行业跌幅居前，跌幅均超3%。个股方面，A股呈跌多涨少局面，涨跌比达0.43。

对于昨日A股三大指数的回落，接受《证券日报》记者采访的私募排排网基金经理胡泊认为，主要是多因素共振导致的结果：其一，前期领涨的科技、医药、消费板块又重回估值高位，因此未来上涨的空间有限，导致市场分歧在逐渐加大；其二，美元指数反弹，人民币上涨的态势出现了调整，所以北上资金开始流出；此外，目前市场主要风险来自全球疫情情况及美国货币政策的调整，最重磅的事件就是美联储的议息会议。

龙赢富泽资产总经理童第轶在接受《证券日报》记者采访时表示，近期市场的调整来自四方面因素。一是，市场缺乏预期，半年报虽然披露在即，但市场基于年报和一季报普遍对半年报理解较为深入，预期提前充分释放，导致业绩优秀的公司估值偏高，需要有效消化。二是，指数近期已横盘多日，盘面赚钱效应较差，迟迟未能出现持续性的市场主线，做多情绪在高位的反复震荡中不断消耗。三是，从5月份PPI数据看，有走高迹象，市场担忧其对中游制造业有消极影响，也再次产生加息预期。四是，美联储会议在即，加息政策的不断试探带来强烈不确定性，全球市场均有所波及。当然，导致近期市场调整的几个原因均属于短期因素，更多影响的是近期走势。

接受《证券日报》记者采访的星石投资首席研究官方磊认为，过去一个月(5月10日-6月10日)，创业板涨12.83%、申万汽车涨13.08%、电气设备涨10.68%，有技术性回落需求。如今临近敏感时间窗口，且美联储6月份FOMC决议即将出炉，在5月份美国CPI高达5%的情况下，这次可能会释放缩减购债的信号，引发资产动荡担忧，因此，A股资金有所流出，隔夜美股也是全线收跌。

沪指三连阴走势并未改变A股市场中长期向好的势头。童第轶表示，从中长期看，指数表现为震荡式的阶梯向上。行业方面，将呈现结构性和强分化的鲜明特征，疫情和复苏两大主线反复轮动，通胀贯穿全年成为主旋律。这一主线的细分行业已经处于极高景气度周期中，业绩、利润、估值等都将表现出极强弹性。

金百临咨询资深分析师秦洪对《证券日报》记者表示，经过昨日的下跌，市场压力开始减缓。一方面，是因为高估值的抱团股在近几个交易日已经冲劲减缓，步入到调整周期中。昨日的下跌有加速释放压力、清洗浮筹的意思。另一方面，是因为技术的进步、规模化优势显现，大宗商品价格对终端产品价格的推动力量在减弱。市场参与者过于放大通胀的预期，也放大了对美联储加息的预期。而随着昨日的下跌以及美联储议息靴子的落地，今日空头的抛压将渐趋减弱，A股市场有望企稳回升。

也有业内人士提醒投资者，近期A股波动或将加大。富荣基金研究部总监郎骋成对《证券日报》记者表示，5月份以来的行情从大市值公司到中小市值公司轮动，两类公司均出现一定程度的上涨，核心逻辑还是对流动性悲观预期的修复。在当前位置，随着半年报的临近，轮涨行情可能已到中后期，市场波动将会加大，对于主题催化下的中小市值公司而言，需谨慎对待。

按集采购助剧集“注水” 四成00后选“倍速”观剧

本报记者 许 洁 见习记者 高 倩

对于大学生王晓彤(化名)来说，无论是国产剧还是美剧，她在看剧时一律都会选择1.5倍速。同为学生的刘俊杰(化名)也表示，看大部分剧都会开倍速。甚至对于王亮(化名)这位有多年影视行业从业经历的人来说，很多剧也会选择用倍速看。

这是多位用户近日在接受《证券日报》记者采访时的表态，倍速播放正成为越来越多人追剧的标配。《2021中国网络视听发展研究报告》数据显示，中国综合视频用户规模达7.04亿人，有28.2%的网络视频用户选择倍速看剧，在19岁及以下的用户群体中，这一比例更是高达39.6%。这意味着，优爱腾等视频平台竞相争夺的00后用户中，有近四成在倍速播放剧集。

“这背后既有客观因素也有主观因素。视频内容与娱乐方式最终服务于用户，内容创作者应该以用户为中心，积极思考，真正沉下心来打造高质量精品内容、抓住用户的内心，用值得的内容让用户愿意付出更多的时间。”罗兰贝格大文娱行业首席研究员韩冰向《证券日报》记者表示。

剧情拖沓最不能忍

倍速看剧现象背后，总有各种原因，剧情拖沓便是主因之一。

用户李思思(化名)向记者表示，忍受不了剧情拖沓，“很多言情剧的剧情都很无聊”。刘俊杰则表示，“因为长剧一般都在40集左右，剧情松散的话，也没有那么多时间看，会用倍速和快进。”

短视频也带来了一定的冲击。“倍速播放是一个很普遍的现象，因为大家现在都喜欢看短视频或者剪辑版本。”从事制片工作的米露露(化名)向《证券日报》记者表示。

韩冰认为，从内容创作端来说，内容“注水”是导致年轻人使用倍速播放的重要因素，其中，国产剧和综艺又是用户使用倍速播放最频繁的内容类别。这也反映了相关作品剧情拖沓、内容吸引力不足，无法真正抓住用户的注意力。

对于用户选择倍速播放的原因，速途研究院原院长丁道师在接受《证券日报》记者采访时说，“这主要有两方面因素。一是用户层面的，现在生活节奏快，用户的时间越来越碎片化，他们想在有限的时间里看更多的内容，只能用倍速。二是剧集层面的，作品本身不好的话，用户自然会选择倍速。好的剧，相信是没有人倍速的。”

对于用户来说，内容是否优质、节奏是否紧凑是关键。王亮是一个重剧情爱好者，尤其是对于悬疑类的剧集，他通常都不会开倍速。米露露也说，纪录片、历史剧不会倍速，因为有知识点。而丁道师也表示，很多好剧，观众不仅会正常速度看，还会边暂停边思考。

在获得白玉兰奖最佳男主角后，《觉醒年代》中陈独秀的扮演者于和伟在接受媒体采访时说，“我觉得永远不要低估了观众，尤其是年轻观众的审美判断力。”

采购模式助长“注水”

之所以出现那么多的“注水剧”，与视频平台的内容采购模式息息相关。多位从业者告诉记者，平台方向第三方制作公司直接采购内容，通常采购费是按集数计算，也就是集数越多费用越贵。“这意味着，从制作角度来说，拍30集和拍35集的拍摄费一样，但后者可以卖更多钱。”米露露说。

这个问题正在得到重视。2020年2月6日发布的《国家广播电视总局关于进一步加强电视剧网络剧创作生产管理有关工作的通知》(以下简称《通知》)，要求制作机构在申报备案时，须向有关广播电视主管部门承诺已基本完成剧本创作。同时，《通知》明确提出，反对人为“注水”、拉长集数等行为，提倡电视剧、网络剧不超过40集，鼓励30集内的短剧创作。

记者发现，上述受访者提及的口碑不错的剧，除了剧本好之外，还有一个共性在于剧集较短。

短剧正在成为主流。《2021中国网络视听发展研究报告》显示，2020年有310部新剧(包括230部网络剧和80部网络首播电视剧)。在这些网络剧中，单部集数在30集以内的有192部，在12集以内的有80部——超八成为短剧。

“很多申请备案都通不过。”谈及市场上80集电视剧越来越少的情况，有多年影视剧制片经历的萌琪(化名)这样告诉《证券日报》记者。米露露也表示，“大古偶还是会有，但是现在提倡40集左右。”

韩冰认为，新规将引导行业向更为理性与健康的方向发展，也为行业树立了符合实际、贴合内容创作逻辑的标准。对于集数的控制，有望助推影视剧创制公司进一步优化剧本创作、提升内容质量，控制成本并减少不必要的资源浪费。集数的减少意味着广告费用的减少，这势必会驱动创制公司回归真实的“内容逻辑”，提升自身作品的影响力。

本版主编 姜 楠 责 编 陈 炜 制 作 王敬涛
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785