

推荐（维持）

汽车加速电动化，充电桩站在风口

风险评级：中高风险

充电桩行业深度报告

2022年2月28日

投资要点：

黄秀瑜

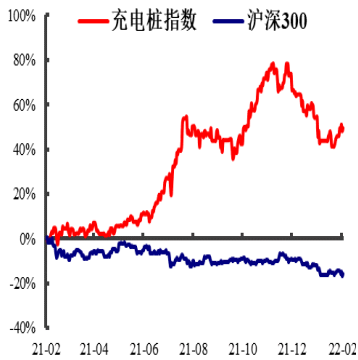
SAC 执业证书编号：

S0340512090001

电话：0769-22119455

邮箱：hxy3@dgzq.com.cn

行业指数走势



资料来源：东莞证券研究所，Wind

相关报告

- 新能源汽车渗透率持续攀升，驱动充电桩行业发展。**自2020年下半年以来，中国新能源汽车市场一直保持高速增长。预计2022年中国新能源汽车销量有望突破500万辆以上，预计到2025年销量有望接近千万辆。随着近年来电动汽车市场快速发展，保有量迅速增长，电动汽车充电需求不断增大。截至2021年底，全国新能源汽车保有量784万辆，充电桩保有量261.7万台，车桩比3:1，仍存在较大的缺口。完善充电基础设施建设有助于缓解消费者对新能源汽车的里程焦虑，支持扩大新能源汽车消费。电动汽车充电问题被认为是电动汽车推广的“最后一公里”，对于推广发展电动汽车至关重要。
- 充换电建设作为新基建，助力稳增长。**2020年充电桩作为新能源汽车推广配套设施，首次被写进政府工作报告，纳入“新基建”，成为七大产业之一。国家定调2022年“稳增长”，此前发改委亦提出适度超前开展基础设施投资。2022年促进基建投资的政策有望持续推进。新能源汽车充电桩、换电站的投资建设属于新基建系列，有望成为2022年基建促增长的重点领域之一。
- 充电桩市场规模将突破千亿元。**预计到2022年新能源汽车保有量将达1221万辆，充电桩保有量将达506万台，到2025年新能源汽车保有量将增加至3224万辆，充电桩保有量将增加至1466万台。2021-2025年新增充电桩数量年均复合增长率将达44%。我们估算，2022-2025年充电桩市场规模分别达1241亿元、1347亿元、1482亿元、2045亿元。
- 投资建议：**从配套需求上看，近年来我国新能源汽车保有量迅速增长，电动汽车充电需求随之大幅增大。新能源汽车发展势头正猛，未来渗透率将持续攀升，为更好地支撑新能源汽车的推广，加快充电桩、换电站等配套基础设施建设已迫在眉睫。从政策驱动上看，2022年国家定调“稳增长”，充电桩、换电站的投资建设作为“新基建”系列，有望成为2022年基建促增长的重点领域之一，获得政策支持适度超前发展，充电桩产业链有望迎来风口。设备生产商将受益于充电桩建设规模扩容，建议关注充电桩核心设备供应商：国电南瑞（600406）、许继电气（000400）、科士达（002518）、盛弘股份（300693）；关注受益于新能源汽车换电模式推进的标的：瀚川智能（688022）、山东威达（002026）；新能源汽车保有量快速增长释放巨大的充电需求，充电运营商将受益于充电桩利用率提升带来的盈利改善，关注运营龙头特锐德（300001）。
- 风险提示。**新能源汽车销量不及预期；充电桩建设不及预期；充电桩利用率不及预期；市场竞争加剧风险；电动车安全性风险等。

目 录

1. 全球新能源汽车渗透率持续攀升	4
1.1 中国新能源汽车市场进入加速发展阶段.....	4
1.2 全球汽车加速电动化发展	5
2. 配套需求和政策支持驱动充电桩行业发展	7
2.1 充电基础设施建设持续推进	7
2.2 充换电建设作为新基建，助力稳增长.....	13
2.3 充电桩市场规模将突破千亿元	14
3. 充电桩产业链分析	17
3.1 充电桩产业链	17
3.2 上游充电设备行业竞争较充分	17
3.3 中游充电桩运营处于垄断竞争格局	18
4. 投资建议	20
5. 风险提示	20

插图目录

图 1：中国新能源汽车月度销量（万辆）	4
图 2：中国新能源汽车年度销量（万辆）	4
图 3：2021-2025E 中国新能源汽车销量及渗透率预测.....	5
图 4：全球新能源汽车月度销量（万辆）	5
图 5：全球新能源汽车年度销量（万辆）	5
图 6：全球新能源汽车市场结构	6
图 7：2021-2025E 全球新能源汽车销量及渗透率预测.....	6
图 8：充电桩的分类	7
图 9：全国充电桩保有量	7
图 10：全国公共充电桩和私人充电桩保有量.....	8
图 11：2016-2020 年中国公共充电桩建设规模占全球的比例持续上升.....	9
图 12：2017-2021 年中国公共交直流充电桩比例变化	10
图 13：2016-2020 年全球公共慢充桩及快充桩比例变化	11
图 14：截至 2022 年 1 月公共充电桩 TOP10 省份(台)	11
图 15：截至 2022 年 1 月充电站 TOP10 省份(座)	12
图 16：截至 2022 年 1 月公共充电基础设施充电电量.....	12
图 17：截至 2022 年 1 月换电站 TOP10 省份(座)	13
图 18：截至 2022 年 1 月主要换电运营商换电站数量(座).....	13
图 19：中国新能源汽车保有量及预测(万辆).....	15
图 20：中国新能源汽车车桩比及预测	15
图 21：2022-2025E 充电桩新增数量预测.....	16
图 22：2022-2025E 充电桩市场规模预测.....	16
图 23：充电桩产业链	17
图 24：充电桩成本构成	18
图 25：充电桩充电设备成本构成	18
图 26：截至 2022 年 1 月国内公共充电桩 TOP10 运营商（万台）	19
图 27：截至 2022 年 1 月国内公共充电桩运营市场格局.....	19

表格目录

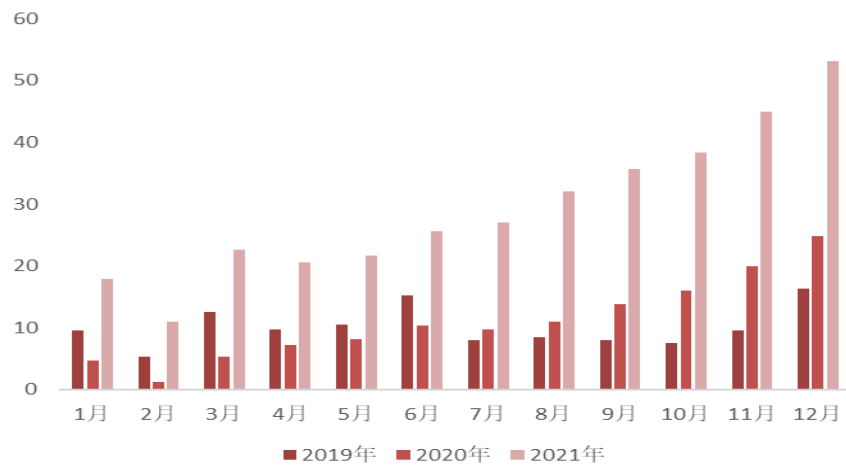
表 1：充电桩分类及其特点	10
表 2：2020 年以来国家政策积极支持推动充电桩行业发展.....	14

1. 全球新能源汽车渗透率持续攀升

1.1 中国新能源汽车市场进入加速发展阶段

在国家政策扶持下，自 2020 年下半年以来，中国新能源汽车市场一直保持高速增长。2021 年新能源汽车产销量分别为 354.5 万辆和 352.1 万辆，同比增长均为 1.6 倍。2021 年新能源汽车渗透率达 13.4%，高于上年 8pct。2022 年 1 月新能源汽车产销量分别为 45.2 万辆和 43.1 万辆，同比分别增长 1.3 倍和 1.4 倍，新能源汽车渗透率达 17%。

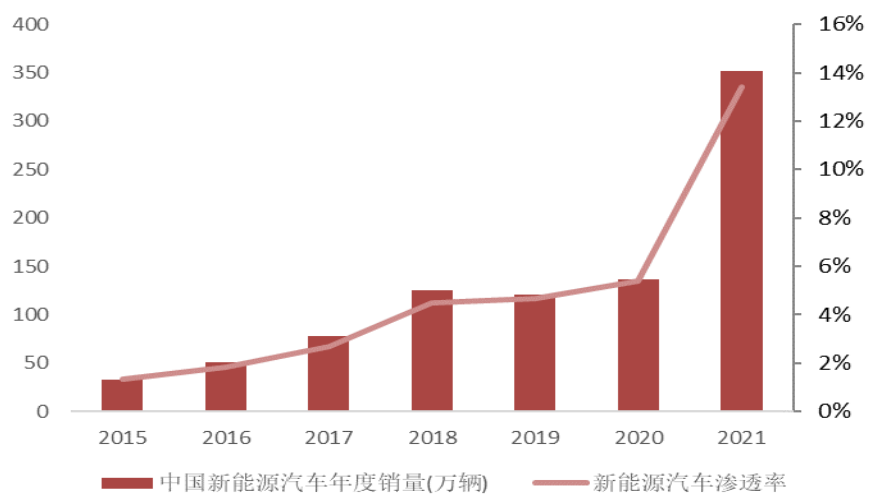
图1：中国新能源汽车月度销量（万辆）



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

我国新能源汽车发展势头正猛，渗透率已突破 10%，新能源汽车市场已进入加速发展的新阶段。

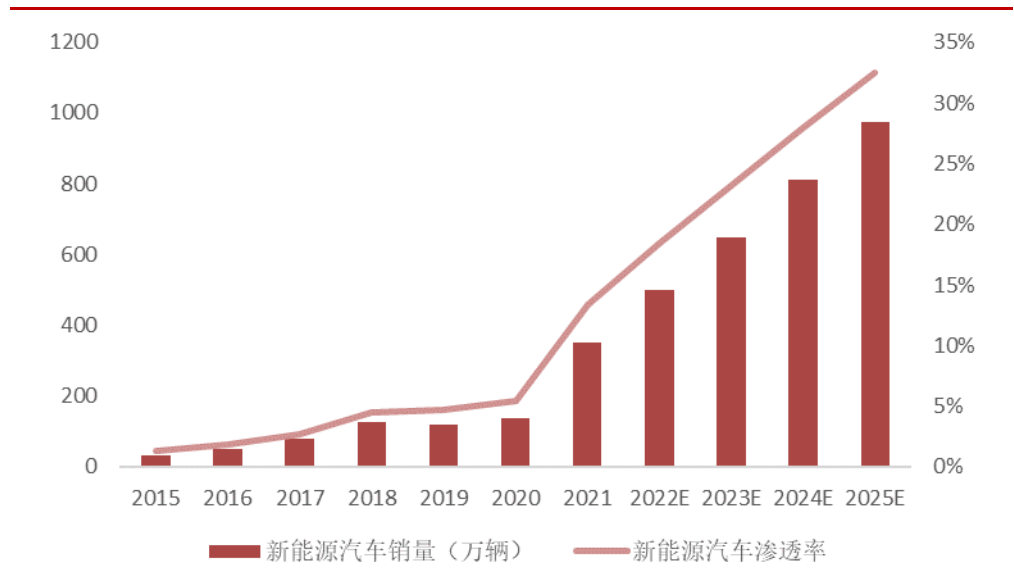
图2：中国新能源汽车年度销量（万辆）



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

参照中汽协的预测，我们预计 2022 年中国新能源汽车销量有望突破 500 万辆以上，预计到 2025 年销量有望达 975 万辆，渗透率有望上升至 30%，2021-2025 年复合增长率有望达 30%以上。

图3：2021-2025E中国新能源汽车销量及渗透率预测

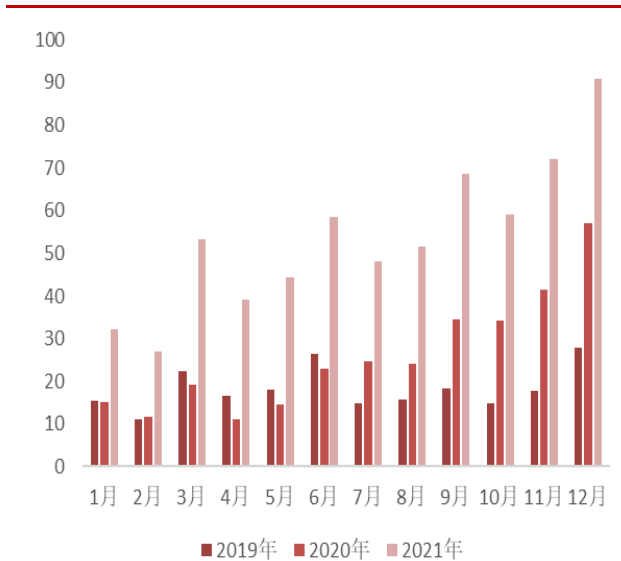


数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

1.2 全球汽车加速电动化发展

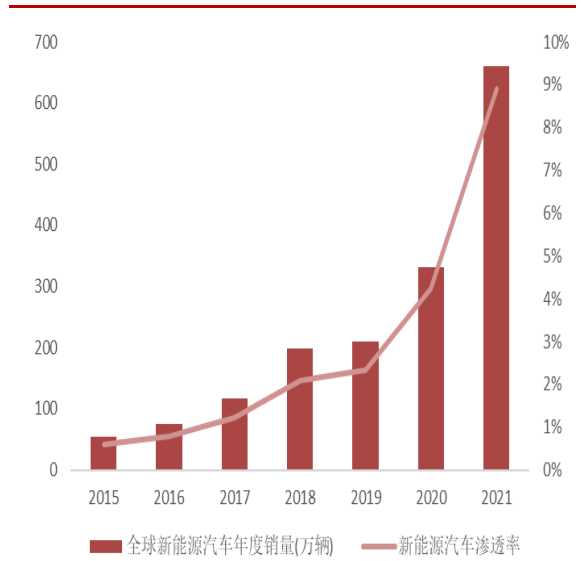
根据国际能源署的最新数据，全球 2021 年新能源汽车销量达 660 万辆，同比增长约 1 倍。2021 年全球新能源汽车渗透率近 9%，高于上年 4.7pct。

图 4：全球新能源汽车月度销量（万辆）



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

图 5：全球新能源汽车年度销量（万辆）



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

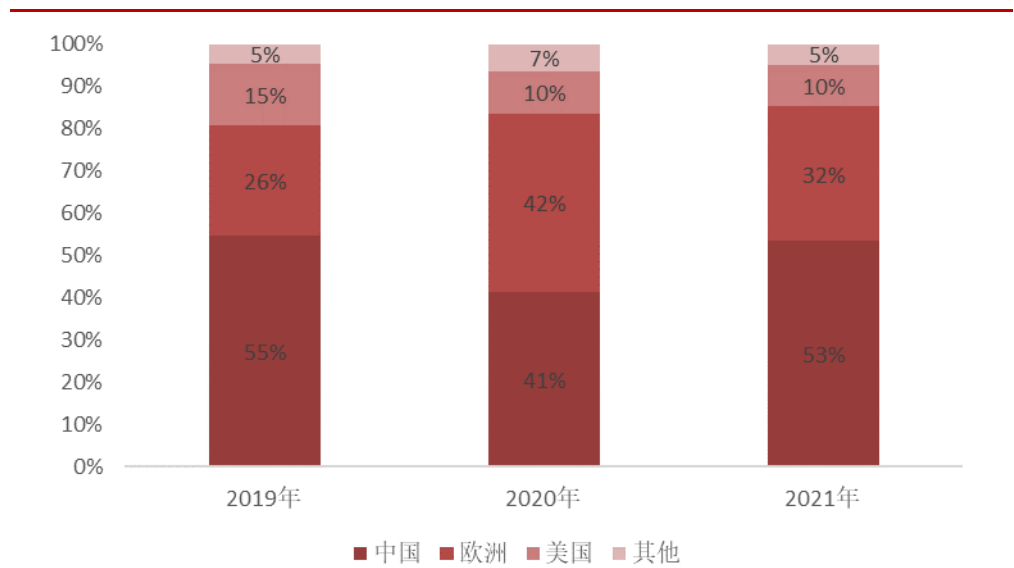
中国和欧洲依然是全球新能源汽车市场增长的两大主要动力。2021 年，中国新能源汽车销量全球占比达 53%，同比提升 12pct，欧洲新能源汽车销量全球占比 32%，同比下降

10pct，美国新能源汽车销量全球占比 10%，同比持平。

欧洲大力推动实施碳排放目标，在严格碳排控制政策下，2021 年欧洲新能源汽车销量达 210 万辆，同比增长 54%，渗透率攀升至约 20%。2022 年销量有望达 280 万辆。欧洲规划到 2035 年新车销售 100% 纯电化，实现零排放。

美国拜登政府大力支持新能源汽车产业发展，2021 年美国电动车市场也实现高速增长，全年销量达 66 万辆左右，同比增长 100%。2022 年销量有望达 120 万辆。美国拜登政府提出到 2026 年新能源汽车渗透率达 25%，2030 年渗透率达 50%。

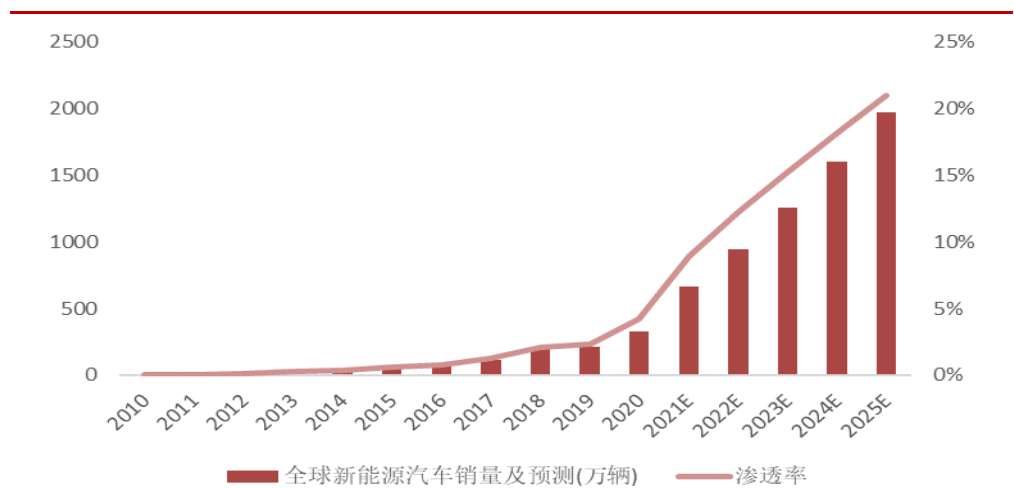
图6：全球新能源汽车市场结构



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

预计 2022 年全球新能源汽车销量有望达 1000 万辆左右；到 2025 年全球销量有望接近 2000 万辆，渗透率有望突破 20%，2021-2025 年复合增长率有望达 30% 以上。

图7：2021-2025E全球新能源汽车销量及渗透率预测



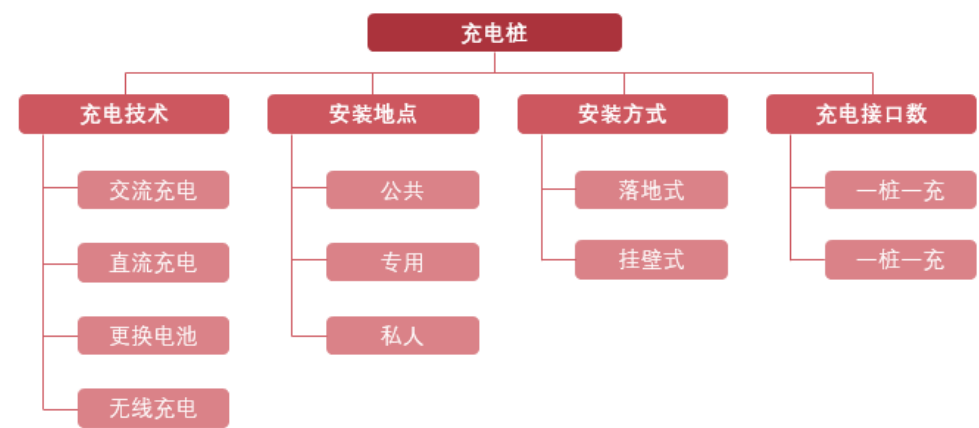
数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

2. 配套需求和政策支持驱动充电桩行业发展

2.1 充电基础设施建设持续推进

电动汽车充电系统是维持电动汽车运行的能源补给设施。随着近年来我国电动汽车市场快速发展，保有量迅速增长，电动汽车充电需求不断增大。完善充电基础设施建设有助于缓解消费者对新能源汽车的里程焦虑，支持扩大新能源汽车消费。电动汽车充电问题被认为是电动汽车推广的“最后一公里”，对于推广发展电动汽车至关重要。加快电动车充电桩、换电站等配套基础设施建设已迫在眉睫。

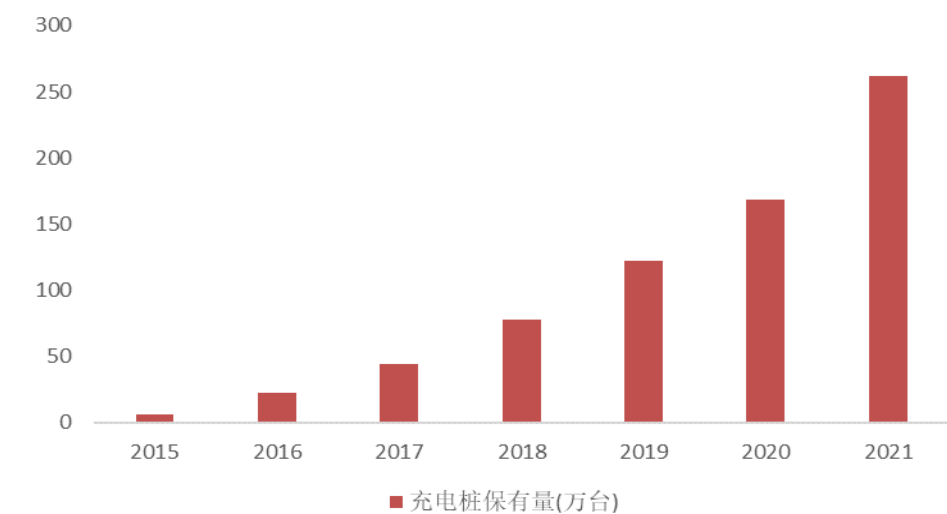
图8：充电桩的分类



数据来源：北极星电力网，东莞证券研究所

根据中国电动汽车充电基础设施促进联盟（EVCIPA）发布的数据，截至 2021 年底，全国充电桩保有量达 261.7 万台，较 2020 年新增 94 万台，同比增长 56%。2017-2021 年，全国充电桩保有量从 44.6 万台增加至 261.7 万台，5 年复合增长率达 56%。

图9：全国充电桩保有量



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

截至 2021 年底，全国合计公共充电桩 114.7 万台，较 2020 年新增 34 万台，同比增长 42%，2021 年月均新增公共充电桩约 2.83 万台。其中直流充电桩 47 万台、交流充电桩 67.7 万台、交直流一体充电桩 589 台。

截至 2021 年底，随车配建充电桩（私人充电桩）147 万台，较 2020 年新增 60 万台，同比增长 68%，2021 年月均新增私人充电桩约 5 万台。

2017-2021 年，我国公共充电桩保有量从 21.39 万台增加至 114.7 万台，年均复合增长率达 52%；私人充电桩保有量从 23.18 万台增加至 147.01 万台，年均复合增长率达 59%。

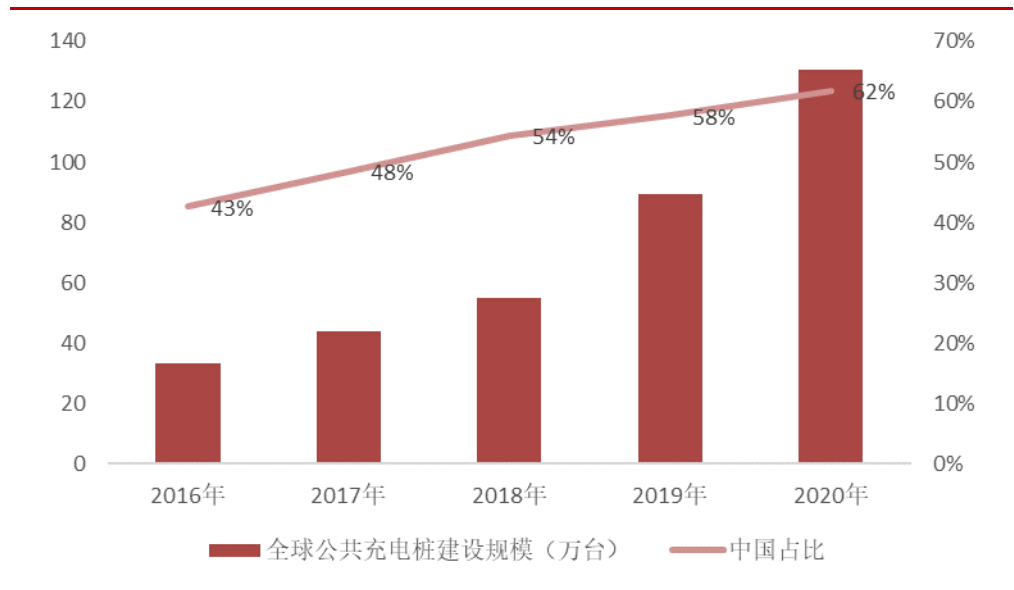
图10：全国公共充电桩和私人充电桩保有量



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

“十三五”期间，我国充电基础设施实现了跨越式发展，产业生态稳步形成，建成了全球数量最多的充电基础设施体系。根据 IEA 的数据显示，2016-2020 年，全球电动汽车公共充电桩建设规模持续上升，由 2016 年的 33.18 万台增长至 2020 年的 130.79 万台，年均复合增长率达 41%。2016-2020 年，我国公共充电桩的建设规模占全球建设规模的比例亦持续上升，由 2016 年占比 43%逐年上升至 2020 年占比 62%。

图11：2016-2020年中国公共充电桩建设规模占全球的比例持续上升



数据来源：IEA，同花顺iFinD，东莞证券研究所

按照不同的充电技术分类，充电桩可分为四大类：直流充电、交流充电、无线充电、更换电池。

交流充电又称“慢充”，交流充电桩的技术成熟，结构较为简单，易于安装且成本较低，采用常规电压、充电功率小、充电慢，大多安装在居民小区停车场。

直流充电又称“快充”，直流充电桩的技术和设备较交流充电桩复杂，制造成本和安装成本等均较高，采用高电压、充电功率大、充电快，更适用于对充电时长要求较高的场景，如出租车、公交车等，一般安装在集中式的充电站。

更换电池又称“换电模式”，是指通过集中型充电站对大量电池集中存储、集中充电、统一配送，并在电池配送站内对电动汽车进行电池更换服务或者集电池的充电、物流调配、以及换电服务于一体。换电模式在降低购车成本、消除里程焦虑、提升安全水平等方面具有一定优势。但由于电池型号多样，换电方式不同等，仍面临技术标准、税收政策、换电站建设管理规范等问题。目前该模式主要适用于商用车，尚未得到大幅推广，国内有换电车型的车企主要包括蔚来、北汽、上汽、长安、吉利等。

无线充电包括电磁感应式、无线电波式和磁场共振式，由于技术规范和商业模式不够成熟，应用场景不明确，目前尚处于探索应用阶段。

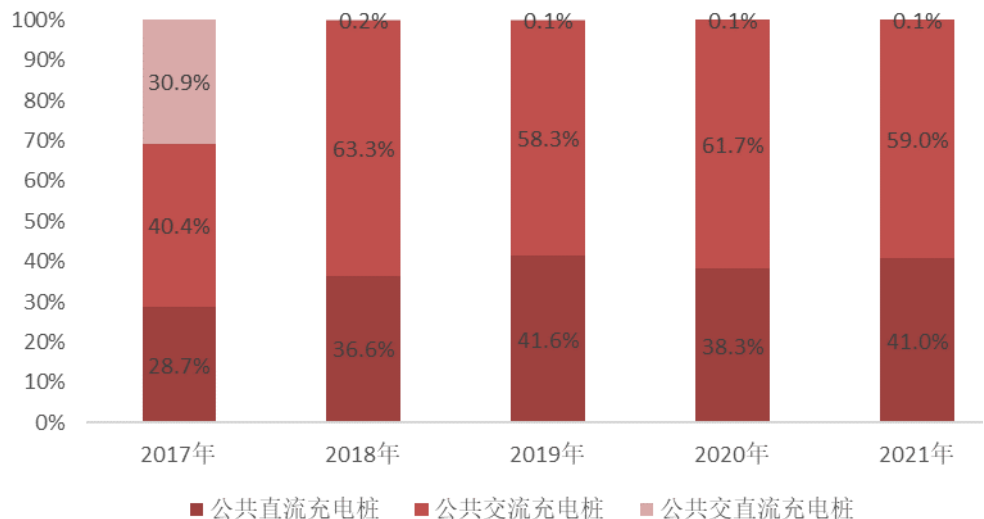
表1：充电桩分类及其特点

分类	输入电压	充电功率	充电时长	适用车型	适用场景	技术壁垒	优点	缺点
交流充电桩	220V	7kW	8-10h	乘用车	居民小区停车场	低	技术成熟、安装成本低	充电慢
直流充电桩	380V	30-120kW	20-90min	出租车、公交车	充电站	较低	充电快	制造、建设、运营成本较高
更换电池	--	--	5min	商用车	换电站	较高	耗时间短、具有电网调峰功能	电池包高压接口频繁插接存在能量损耗
无线充电	--	--	7-8h	小型车、公交车	充电站	高	充电操作简单、无电气连接	技术规范和商业模式不成熟

资料来源：北极星电力网，东莞证券研究所

自 2018 年以来，我国公共充电桩以直流充电桩和交流充电桩两大类为主，交直流充电桩占比极小。2017 年至 2019 年，直流充电桩的占比从 28.7% 上升至 41.6%，占比提升较快。2019 年至 2021 年，直流充电桩和交流充电桩的占比结构相对稳定，交流充电桩占比保持约六成左右，直流充电桩占比保持约四成左右。

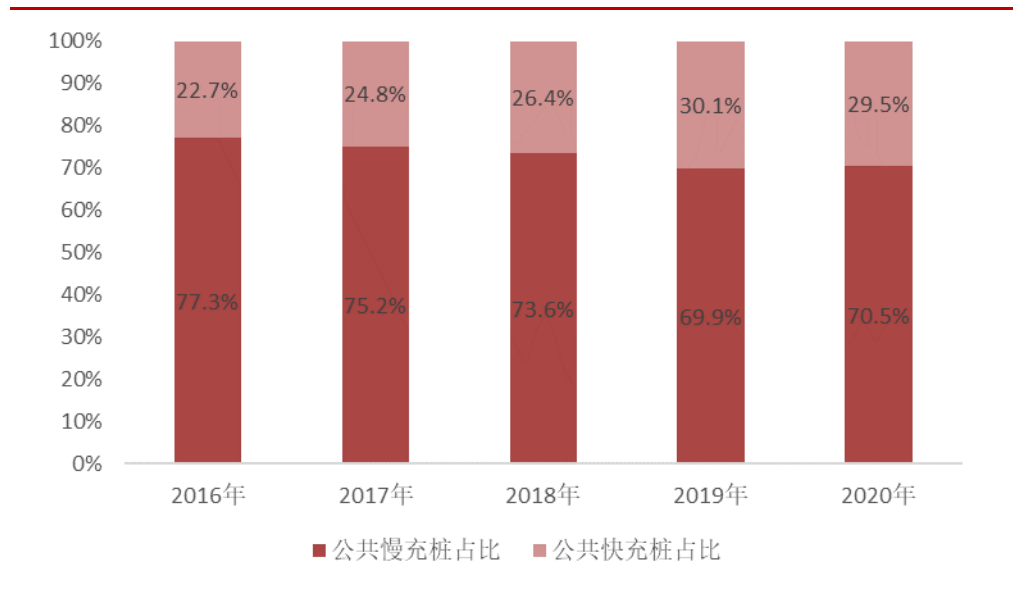
图12：2017-2021年中国公共交直流充电桩比例变化



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

纵观 2016-2020 年全球电动汽车公共慢充桩及快充桩建设规模的比例变化，快充桩的占比呈逐步提升的趋势。2020 年慢充桩占比约七成，快充桩占比约三成。提高电动车充电速度是行业发展趋势，未来快充桩占比仍有望逐步提高。

图13：2016-2020年全球公共慢充桩及快充桩比例变化

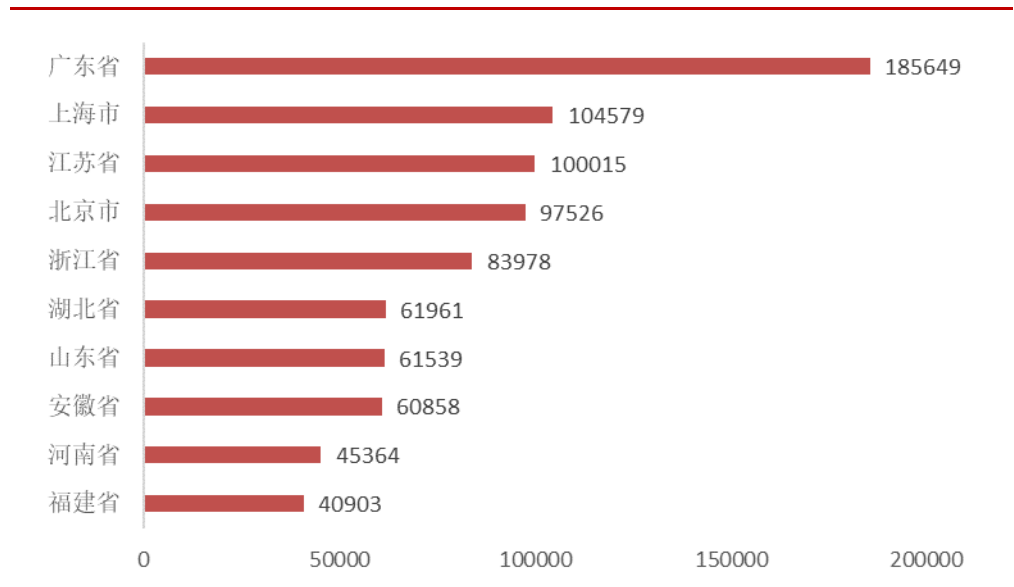


数据来源：IEA，东莞证券研究所

注：IEA定义的快充桩充电功率超过22kW，慢充桩的充电功率低于22kW。

公共充电基础设施建设区域较为集中。广东、上海、江苏、北京、浙江、湖北、山东、安徽、河南、福建 TOP10 地区建设的公共充电基础设施占比达 71.5%。

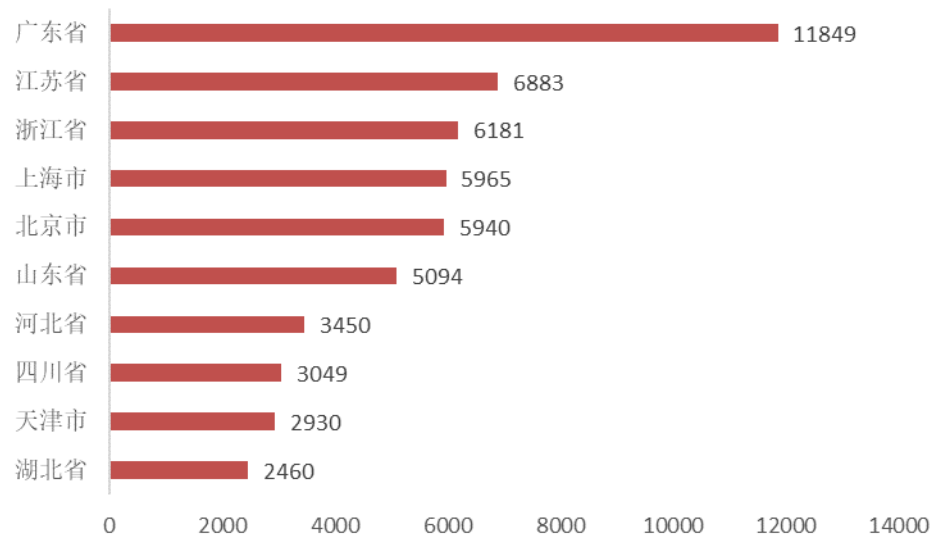
图14：截至2022年1月公共充电桩TOP10省份(台)



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

截至 2021 年底，全国累计建成充电站 7.5 万座，根据 EVCIPA 的预测，预计 2022 年将新增公共充电站 2.5 万座，届时公共充电站保有量将达 10 万座。截至 2022 年 1 月，广东充电站保有量突破 1.1 万座，江苏、浙江突破 6 千座，上海、北京、山东突破 5 千座，河北、四川突破 3 千座，天津、湖北突破 2 千座。

图15：截至2022年1月充电站TOP10省份(座)



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

充电量保持快速增长趋势。2021 年全国电动车充电总电量约 111.5 亿 kWh，同比增长 58%。2022 年 1 月全国充电总电量约 12.53 亿 kWh，同比增长 51.3%，环比增长 7.1%。电量流向仍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。

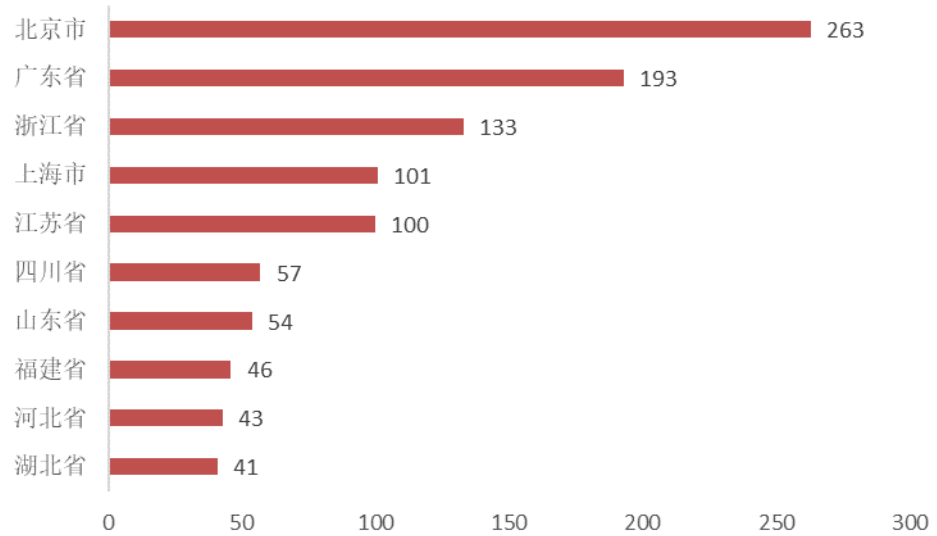
图16：截至2022年1月公共充电基础设施充电电量



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

换电站方面，截至 2021 年底，全国换电站保有量为 1298 座，截至 2022 年 1 月，全国换电站保有量为 1386 座，1 月份新增换电站 88 座。其中北京建设换电站 263 座，排名第一，广东建设 193 座，浙江、上海、江苏建设超百座。

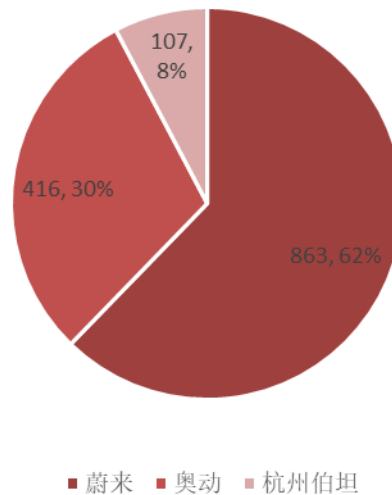
图17：截至2022年1月换电站TOP10省份(座)



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

目前，蔚来、奥动和杭州伯坦为主要换电运营商，三家建设换电站数量分别为 863 座、416 座和 107 座。

图18：截至2022年1月主要换电运营商换电站数量(座)



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

2.2 充换电建设作为新基建，助力稳增长

2021 年 12 月中央经济工作会议和 2022 年 2 月中共中央政治局会议，均定调 2022 年“稳增长”，坚持稳字当头、稳中求进，增强经济发展动力。在经济短期增长压力加大的背景下，国家对稳增长的诉求突出。2022 年全国两会召开在即，稳增长基调预计仍将成为全国两会传递的重要信号，此前发改委亦提出适度超前开展基础设施投资。2022 年促进基建投资的政策有望持续推进。新能源汽车充电桩、换电站的投资建设属于新基建系

列，将是 2022 年基建促增长的重点领域之一。

回顾过去两年政府工作报告，2020 年充电桩作为新能源汽车推广配套设施，首次被写进政府工作报告，纳入“新基建”，成为七大产业之一。2021 年政府工作报告，继续提出增加充电桩、换电站等设施。加快提升充换电等新能源汽车配套基础设施服务保障能力，更好地支撑新能源汽车产业发展，有望再度成为 2022 年全国两会市场关注的热点之一。

表2：2020年以来国家政策积极支持推动充电桩行业发展

时间	政策	部委	相关内容要点
2022 年 1 月	《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》	发改委	到“十四五”末，我国电动汽车充电保障能力进一步提升，形成适度超前、布局均衡、智能高效的充电基础设施体系，能够满足超过 2000 万辆电动汽车充电需求。
2021 年 12 月	《关于振作工业经济运行、推动工业高质量发展的实施方案的通知》	发改委、工信部	释放重点领域消费潜力，加快新能源汽车推广应用，加快充电桩、换电站等配套设施建设。
2021 年 10 月	《关于启动新能源汽车换电模式应用试点工作的通知》	工信部	纳入此次试点范围的城市共有 11 个，其中综合应用类城市 8 个（北京、南京、武汉、三亚、重庆、长春、合肥、济南），重卡特色类 3 个（宜宾、唐山、包头）。预期推广换电车辆 10+ 万辆，换电站 1000+座，突破换电产品关键技术、健全换电技术标准体系、形成换电模式产业生态。
2021 年 3 月	《2021 年政府工作报告》	国务院	稳定增加汽车等大宗消费，取消对二手车交易不合理限制，增加停车场、充电桩、换电站等设施。
2020 年 5 月	《2020 年政府工作报告》	国务院	充电桩首次被写进政府工作报告。充电基础设施作为七大产业之一，纳入“新基建”。提出增加充电桩、换电站等设施。

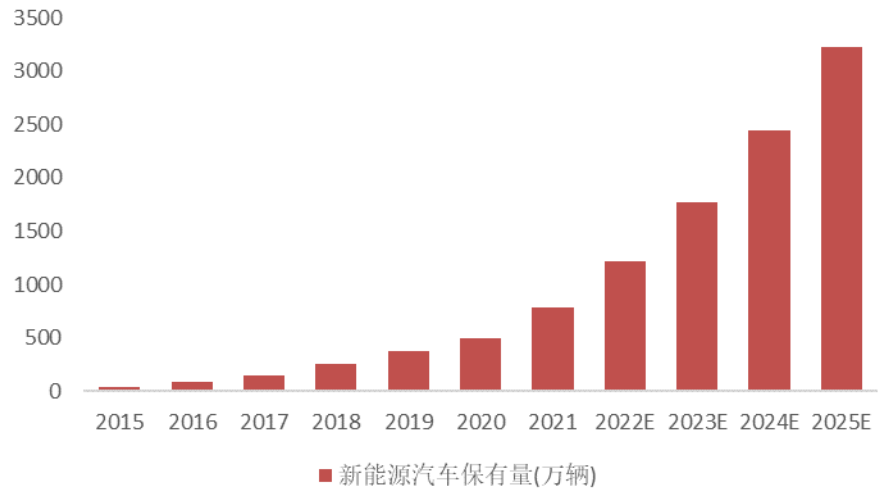
资料来源：东莞证券研究所整理

2.3 充电桩市场规模将突破千亿元

我国新能源汽车保有量呈持续攀升态势。截至 2021 年底，全国新能源汽车保有量 784 万辆，充电桩保有量 261.7 万台，车桩比 3:1。2017-2021 年车桩比维持在 3.0 左右，并整体呈缓慢下行趋势，但仍存在较大的缺口。

假设我国 2022-2025 年新能源汽车的报废率约为 8%，结合我们对 2022-2025 年新能源汽车销量的预测，预计到 2022 年新能源汽车保有量将达 1221 万辆，到 2025 年将增加至 3224 万辆。

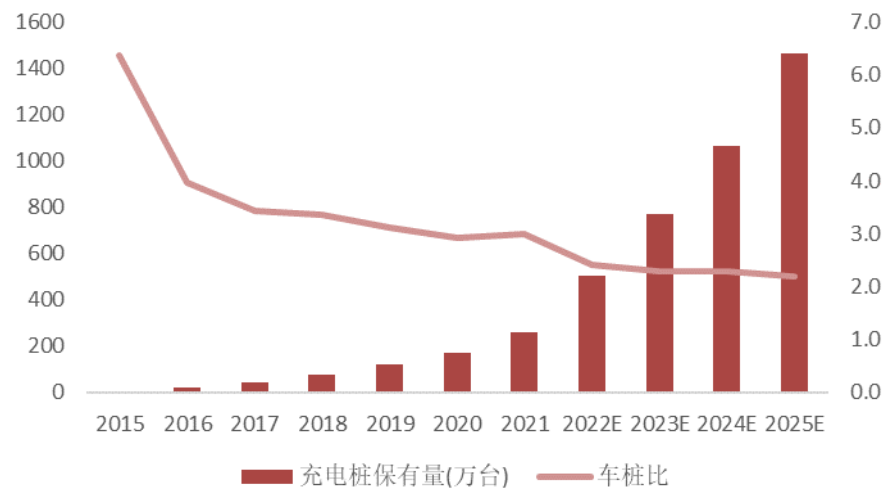
图19：中国新能源汽车保有量及预测(万辆)



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

根据 EVCIPA 的预测，2022 年随车配套充电桩将新增 190 万台，保有量达到 337 万台；公共充电桩将新增 54.3 万台，包括公共交流充电桩 24.4 万台、公共直流充电桩 29.9 万台，公共充电桩保有量将达到 169 万台，其中公共交流充电桩 92.2 万台、公共直流充电桩 76.8 万台。也就是说，2022 年公共充电桩和私人充电桩合计保有量将达 506 万台。由此预测 2022 年车桩比将为 2.4:1。假设 2022-2025 年车桩比呈逐步下行趋势，到 2025 年车桩比进一步下降至 2.2:1，则届时充电桩保有量将达 1466 万台。

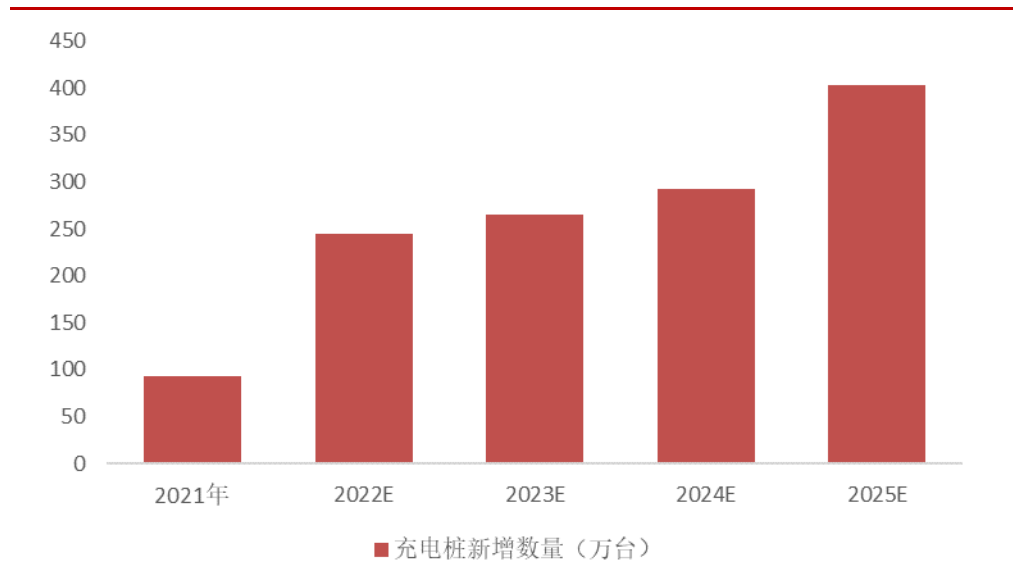
图20：中国新能源汽车车桩比及预测



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

通过上述估算得出，预计 2022-2025 年充电桩新增数量分别为 244 万台、265 万台、292 万台、403 万台，2021-2025 年新增充电桩数量年均复合增长率将达 44%。

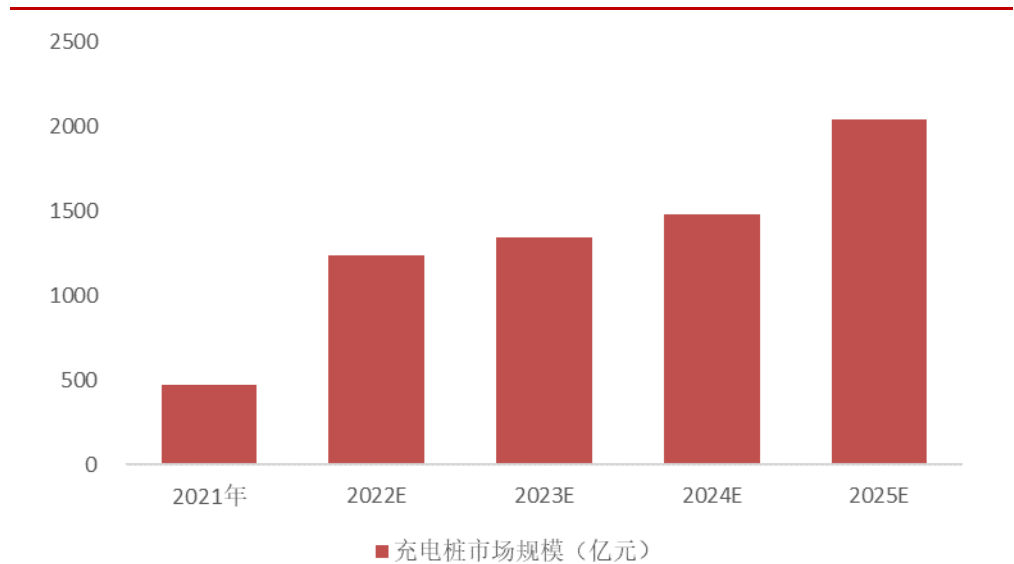
图21：2022-2025E充电桩新增数量预测



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

参照国家电网充电桩招标价格，直流充电桩平均价格约 10 万元/台，交流充电桩平均价格约 1.8 万元/台，假设 2022-2025 年交直流充电桩占比保持约 6: 4，按此估算得出，2022-2025 年充电桩市场规模分别达 1241 亿元、1347 亿元、1482 亿元、2045 亿元。

图22：2022-2025E充电桩市场规模预测



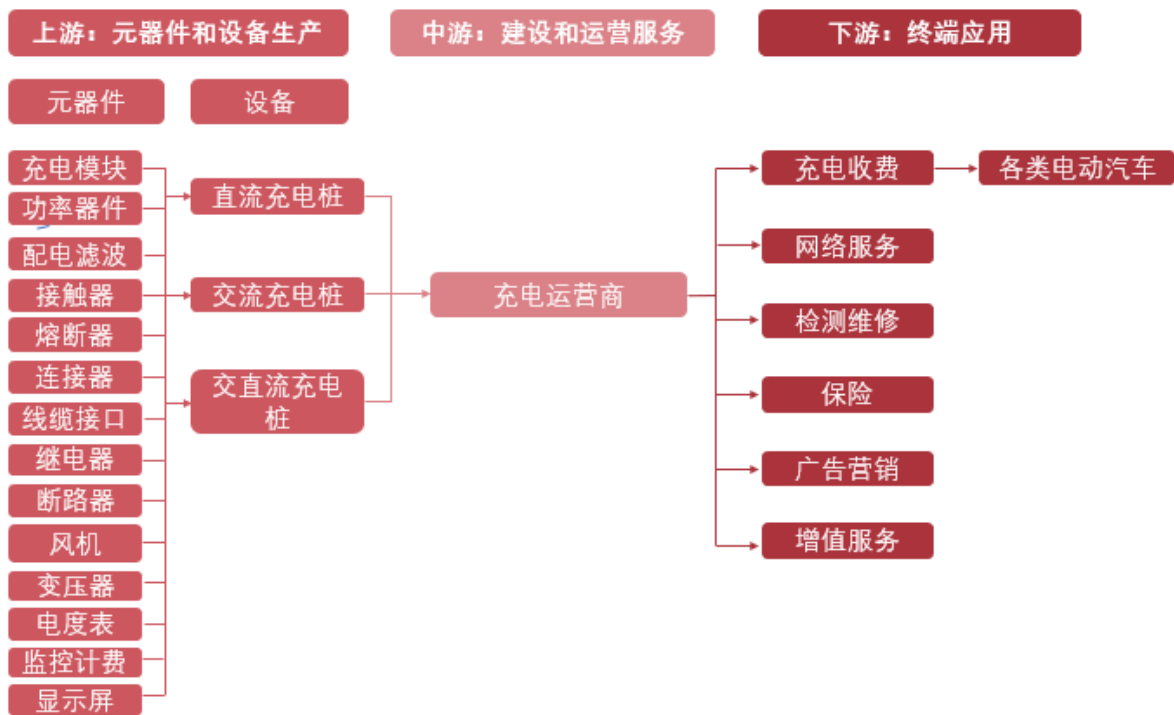
数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所测算

3. 充电桩产业链分析

3.1 充电桩产业链

新能源汽车充电桩产业链的上游为建设及运营充电桩所需要的元器件和设备生产商，中游为充电运营商，下游为各类电动汽车用户。其中设备生产商和充电运营商是充电桩产业链中最主要的环节。

图23：充电桩产业链



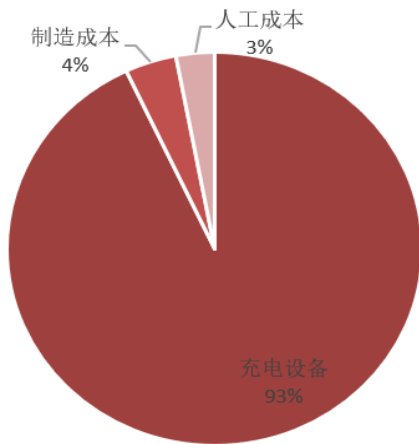
数据来源：东莞证券研究所整理

3.2 上游充电设备行业竞争较充分

充电桩产业链的上游系各类元器件和充电设备生产商，提供各种充电桩元器件和充电设备，包括充电模块（IGBT、逆变器、变压器、整流器等）、配电滤波设备、监控计费设备、电池维护设备（断路器、熔断器等），以及其他元器件和设备包括接触器、连接器、电度表、显示屏、壳体、插头插座、线缆、充电枪等。

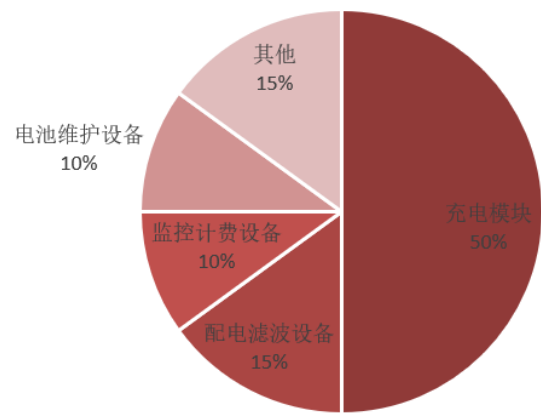
充电设备即充电桩硬件设备的成本是充电桩的主要成本，占比 90%以上。其中充电模块是充电桩的核心设备和主要成本来源，占新能源汽车充电桩硬件成本的 45%-55%。充电模块的主要功能为将交流电网中的交流电转换为可以为电池充电的直流电。其中，IGBT 功率开关是充电模块的关键组成部分，是在充电过程中起着电力转换与传输作用的核心器件，占据充电模块成本的 20%以上，目前对 IGBT 的进口依赖度较高。

图 24：充电桩成本构成



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

图 25：充电桩充电设备成本构成



数据来源：同花顺iFinD，东莞证券研究所

充电设备行业的技术门槛较低，产品同质化程度较高，目前国内充电桩设备生产领域的相关公司数量超过 300 家，供应商数量多，因此市场竞争较充分。

充电桩上游主要企业包括：国电南瑞、科士达、盛弘股份、科陆电子、许继电气、和顺电气、思源电气、中恒电气、森源电气、炬华科技、易事特、万马股份、奥特迅、英可瑞等。

3.3 中游充电桩运营处于垄断竞争格局

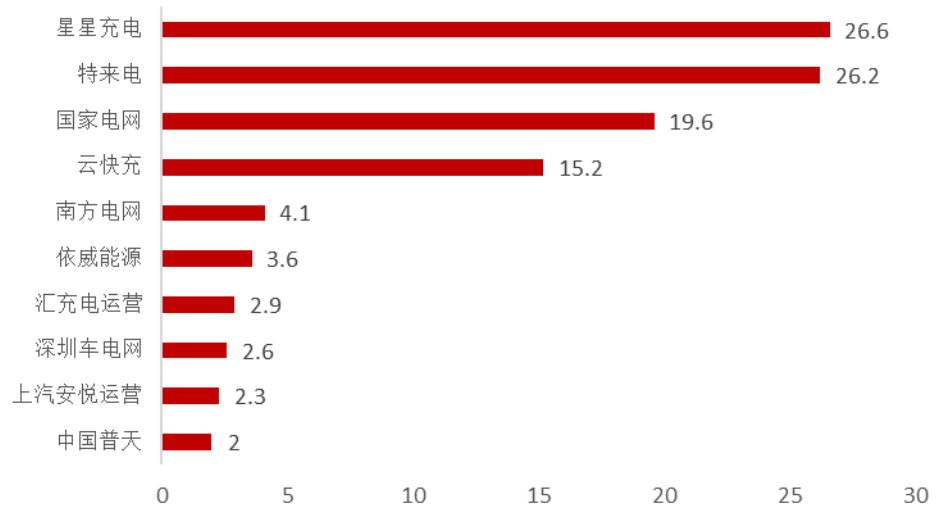
充电桩产业链的中游为充电运营商，负责运营大型充电站或提供充电桩充电服务等，中游充电运营是行业潜在入局者较难进入的一个环节，原因在于中游的投资成本大，需要较强的资金实力。

目前市场上的充电运营商参与者主要为第三方专业运营企业，此外还有部分车企、能源/电网企业也涉足充电运营服务。

目前我国充电设施运营已由早期的专业运营商主导模式拓展为专业运营商主导模式、政府主导模式、车企主导模式、车桩合作模式、众筹模式、电动汽车分时租赁模式等六种运营模式。但专业运营商主导模式仍是当前充电桩运营的主流模式。第三方专业运营企业占公共充电桩运营市场份额的 75%以上，如特锐德、星星充电、云快充等；以能源、电网基础设施建设为主业的国有企业占公共充电桩运营市场份额的 20%-25%，如国家电网、南方电网、中国普天等；以推广新能源汽车产品为主要目的的整车企业占公共充电桩市场份额低于 5%，如特斯拉、蔚来、上汽、比亚迪、小鹏等。

公共充电桩运营商集中度高。截至 2022 年 1 月，全国充电运营企业所运营公共充电桩数量超过 1 万台的共有 13 家，分别为：星星充电、特来电、国家电网、云快充、南方电网、依威能源、汇充电、深圳车电网、上汽安悦、中国普天、万马爱充、万城万充、亨通·鼎充。这 13 家运营商占总量的 93%，其余运营商占总量的 7%。

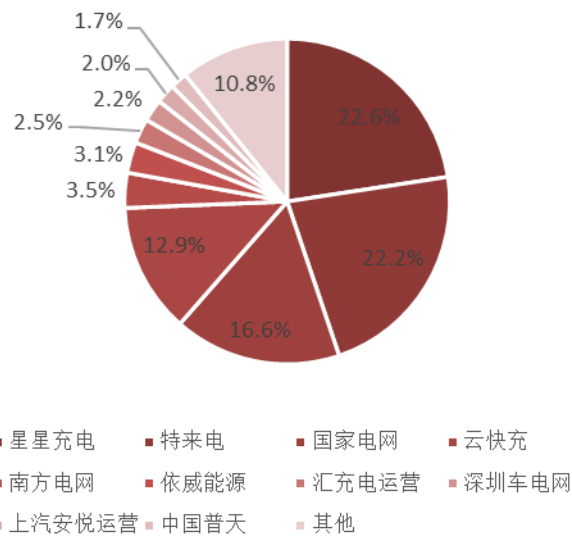
图26：截至2022年1月国内公共充电桩TOP10运营商（万台）



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

CR10 为 89.2%，其中 CR4 达 74.4%，依次为星星充电运营 26.6 万台，占比 22.6%；特来电运营 26.2 万台，占比 22.2%；国家电网运营 19.6 万台，占比 16.6%；云快充运营 15.2 万台，占比 12.9%。

图27：截至2022年1月国内公共充电桩运营市场格局



数据来源：EVCIPA，东莞证券研究所

4. 投资建议

从配套需求上看，近年来我国新能源汽车市场快速发展，保有量迅速增长，电动汽车充电需求随之大幅增大。目前新能源汽车发展势头正猛，未来渗透率将持续攀升，新能源汽车市场已进入加速发展的新阶段，目前充电桩仍存在一定的缺口，为更好地支撑新能源汽车的推广，加快充电桩、换电站等配套基础设施建设已迫在眉睫。

从政策驱动上看，2022 年国家定调“稳增长”，充电桩、换电站的投资建设作为“新基建”系列，有望成为 2022 年基建促增长的重点领域之一，获得政策支持适度超前发展，充电桩产业链有望迎来风口。

预计充电桩市场规模将突破千亿元，市场空间广阔，设备生产商将受益于充电桩建设规模扩容，建议关注充电桩核心设备供应商：国电南瑞（600406）、许继电气（000400）、科士达（002518）、盛弘股份（300693）；关注受益于新能源汽车换电模式推进的标的：瀚川智能（688022）、山东威达（002026）；新能源汽车保有量快速增长释放巨大的充电需求，充电运营商将受益于充电桩利用率提升带来的盈利改善，关注运营龙头特锐德（300001）。

5. 风险提示

新能源汽车销量不及预期；

充电桩建设不及预期；

充电桩利用率不及预期；

市场竞争加剧风险；

电动车安全性风险等。

东莞证券研究报告评级体系：

公司投资评级	
推荐	预计未来 6 个月内，股价表现强于市场指数 15%以上
谨慎推荐	预计未来 6 个月内，股价表现强于市场指数 5%-15%之间
中性	预计未来 6 个月内，股价表现介于市场指数±5%之间
回避	预计未来 6 个月内，股价表现弱于市场指数 5%以上
行业投资评级	
推荐	预计未来 6 个月内，行业指数表现强于市场指数 10%以上
谨慎推荐	预计未来 6 个月内，行业指数表现强于市场指数 5%-10%之间
中性	预计未来 6 个月内，行业指数表现介于市场指数±5%之间
回避	预计未来 6 个月内，行业指数表现弱于市场指数 5%以上
风险等级评级	
低风险	宏观经济及政策、财经资讯、国债等方面的研究报告
中低风险	债券、货币市场基金、债券基金等方面的研究报告
中风险	可转债、股票、股票型基金等方面的研究报告
中高风险	科创板股票、北京证券交易所股票、新三板股票、权证、退市整理期股票、港股通股票等方面的研究报告
高风险	期货、期权等衍生品方面的研究报告

本评级体系“市场指数”参照标的为沪深 300 指数。

分析师承诺：

本人具有中国证券业协会授予的证券投资咨询执业资格或相当的专业胜任能力，以勤勉的职业态度，独立、客观地在所知情的范围内出具本报告。本报告清晰地反映了本人的研究观点，不受本公司相关业务部门、证券发行人、上市公司、基金管理公司、资产管理公司等利益相关者的干涉和影响。本人保证与本报告所指的证券或投资标的无任何利害关系，没有利用发布本报告为自身及其利益相关者谋取不当利益，或者在发布证券研究报告前泄露证券研究报告的内容和观点。

声明：

东莞证券为全国性综合类证券公司，具备证券投资咨询业务资格。

本报告仅供东莞证券股份有限公司（以下简称“本公司”）的客户使用。本公司不会因接收人收到本报告而视其为客户。本报告所载资料及观点均为合规合法来源且被本公司认为可靠，但本公司对这些信息的准确性及完整性不作任何保证。本报告所载的资料、意见及推测仅反映本公司于发布本报告当日的判断，可随时更改。本报告所指的证券或投资标的的价格、价值及投资收入可跌可升。本公司可发出其它与本报告所载资料不一致及有不同结论的报告，亦可因使用不同假设和标准、采用不同观点和分析方法而与本公司其他业务部门或单位所给出的意见不同或者相反。在任何情况下，本报告所载的资料、工具、意见及推测只提供给客户作参考之用，并不构成对任何人的投资建议。投资者需自主作出投资决策并自行承担投资风险，据此报告做出的任何投资决策与本公司和作者无关。在任何情况下，本公司不对任何人因使用本报告中的任何内容所引致的任何损失负任何责任，任何形式的分享证券投资收益或者分担证券投资损失的书面或口头承诺均为无效。本公司及其所属关联机构在法律许可的情况下可能会持有本报告中提及公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行、经纪、资产管理等服务。本报告版权归东莞证券股份有限公司及相关内容提供方所有，未经本公司事先书面许可，任何人不得以任何形式翻版、复制、刊登。如引用、刊发，需注明本报告的机构来源、作者和发布日期，并提示使用本报告的风险，不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。未经授权刊载或者转发本证券研究报告的，应当承担相应的法律责任。

东莞证券研究所

广东省东莞市可园南路 1 号金源中心 24 楼

邮政编码：523000

电话：(0769) 22119430

传真：(0769) 22119430

网址：www.dgzq.com.cn