



客服电话：400-072-5588

换电站 头豹词条报告系列



宋卿衍 · 头豹分析师

2023-06-16 未经平台授权，禁止转载

版权有问题？[点此投诉](#)行业：[综合及概念/新能源汽车/充换电设备/换电站](#)[综合性企业/综合企业](#)

词条目录

行业定义

换电站是为可换电新能源汽车提供换电服务的能源站。换...

[AI访谈](#)

行业分类

根据换电站更换电池包形态不同，可将换电站分为整包换...

[AI访谈](#)

行业特征

换电站整体投入成本高，对企业资金实力要求较高。新能...

[AI访谈](#)

发展历程

换电站行业目前已达到 **2个**阶段

[AI访谈](#)

产业链分析

[上游分析](#) [中游分析](#) [下游分析](#)[AI访谈](#)

行业规模

换电站行业规模暂无评级报告

[AI访谈](#)[数据图表](#)

政策梳理

换电站行业相关政策 **5篇**

[AI访谈](#)

竞争格局

截至2022年底，中国仅有蔚来、奥动、伯坦三家企业涉...

[AI访谈](#)[数据图表](#)

摘要

受限于成本、动力电池标准统一等问题，中国换电模式的推广长期处于低速状态，换电站行业发展缓慢。自2020年10月国务院发布的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》中明确鼓励换电模式的应用后，有关加快推进换电模式探索和应用的指导性政策陆续出台。同时，换电站行业相关标准逐步完善。截至目前，已有超10家企业陆续提出换电站大规模建设计划。预计换电站行业将进入高速发展期，市场前景较为广阔。

换电站行业定义^[1]

换电站是为可换电新能源汽车提供换电服务的能源站。换电指通过直接更换电能载体（如新能源汽车、电动自行车）的电池实现电能补充的补能模式，被更换电池接入换电站内置充电网进行充电。与充电模式相比，换电模式耗时短、效率高，通常仅需5分钟即可完成换电。此外，换电站可对动力电池进行集中管理，利于新能源汽车废旧电池回收，减少电池报废污染环境等隐患。

[1] 1: <https://www.leadleo.com/wiki/brief?id=647fdaa42d0d6b9092e07ee8&source=JXU1MTk5JXU0RjVDMTY4NjEwMDY0NDczMw==> 2: <https://mp.weixin.qq.com/s/...> 3: 头豹研究院、中国充电...

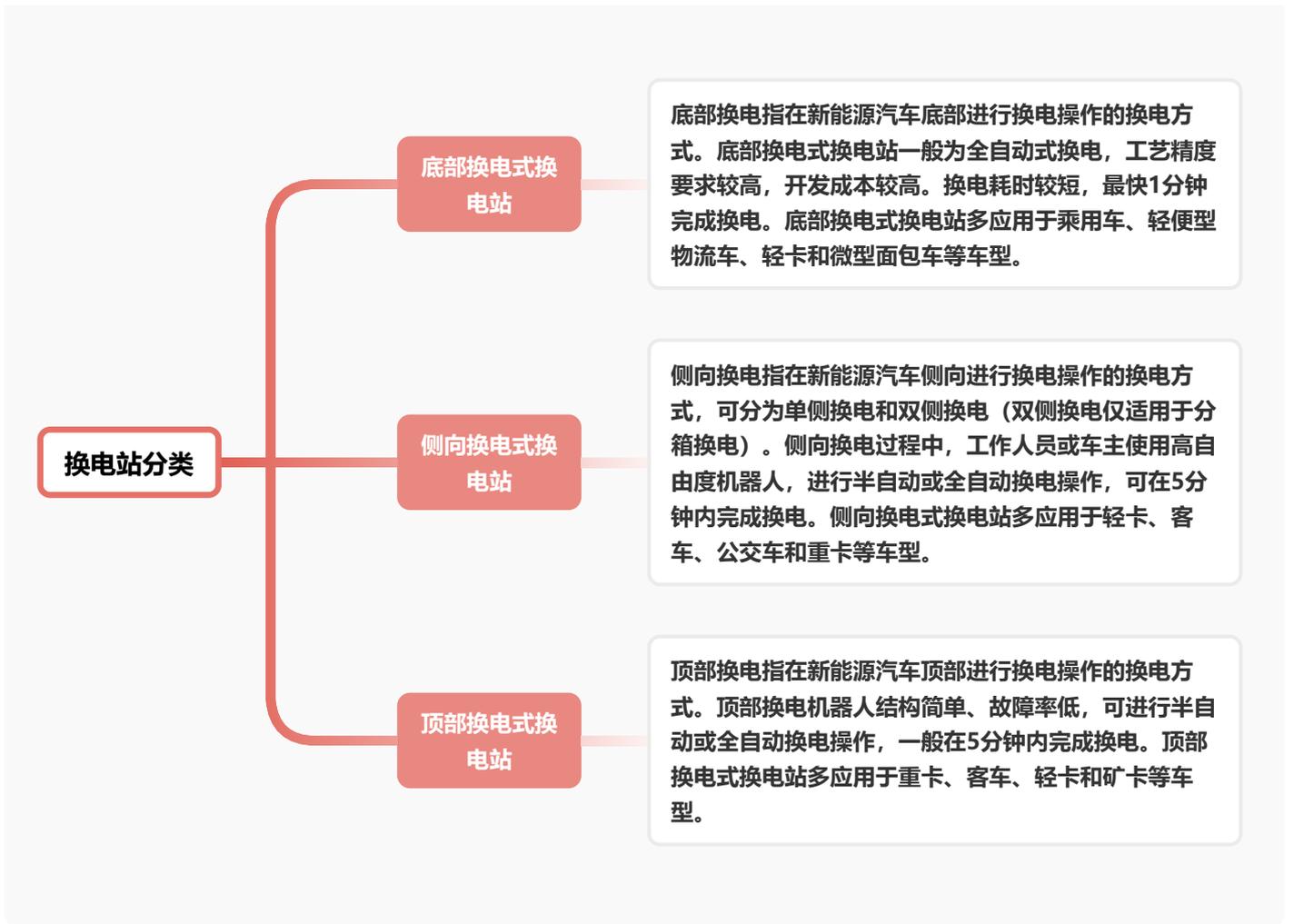
换电站行业分类^[2]

根据换电站更换电池包形态不同，可将换电站分为整包换电式换电站与分箱换电式换电站。也可根据换电站使用换电方式的不同，将换电站分为底部换电式换电站、侧向换电式换电站和顶部换电式换电站。

换电站更换电池包形态分类



换电站使用换电方式分类



[2] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <https://mp.weixin...> | 3: 中国充电联盟、知网

换电站行业特征^[3]

换电站整体投入成本高，对企业资金实力要求较高。新能源汽车市场不断扩张，补能缺口较大，换电站行业市场前景广阔。目前换电站行业尚处启动期，参与企业较少，市场竞争激烈程度较低

1 资金实力要求高

换电站整体投入成本高，对企业资金实力要求较高。

换电站整体投入成本包括但不限于换电站建造成本、备用电池投资成本、土地租赁成本及人工成本等。单个乘用车换电站建造成本为260.7万元，站内备用电池储备投资为130.0万元。针对使用电池租赁服务的新能源汽车车主所建设的换电站还需额外增加较大的车载电池投资。因此，换电站整体投入成本较高，对参与企业资金实力要求较高。

2 市场前景广阔

下游市场不断扩张，换电站行业市场前景广阔。

换电站行业下游市场（新能源汽车车主）持续扩张，补能缺口较大：新能源汽车市场持续高速增长。截至2022年底，中国新能源汽车保有量达1,310万辆，新注册登记新能源汽车数量由2018年的107万辆增长至2022年的535万辆。其中，换电车辆由2018年的2.1万辆增长至2022年的29.0万辆。目前新能源汽车补能方式为充电和换电。充电即通过充电桩进行补能。2022年，中国充电桩增量与新能源汽车增量比值（桩车增量比）为1: 2.7，补能缺口较大。由于充电桩行业盈利较为困难，预计相关企业将降低充电桩建设及运营数量，导致新能源汽车补能缺口进一步扩大。同时，与充电模式相比，换电模式下新能源汽车补能时间较短，契合换电站下游市场对高效补能的需求。

3 竞争激烈度较低

换电站行业尚处启动期，市场竞争激烈程度较低。

由于不同品牌、不同型号的新能源汽车搭载动力电池型号不同，且换电站内电池储备数量、种类有限，导致换电站服务对象有限，易造成换电站使用率低，换电站企业盈利困难等问题。因此，目前中国换电站数量仅为1,973座，且参与换电站建设和运营的企业较少，市场竞争激烈程度较低。

[3] 1: <http://www.ndane...>

2: <https://mp.weixin...>

3: 协鑫能科、公安部、中...

换电站发展历程^[4]

中国换电站行业迄今为止主要经历两个发展阶段：2008-2014年的萌芽期，中国开始尝试推广换电模式并建设少量换电站。受限于成本、技术、标准化等问题，换电模式探索放缓。2015-2023年的启动期，少量企业开始探索并推广换电模式。随着换电站相关支持政策和标准陆续发布，多家企业陆续宣布换电站建设计划。

萌芽期 · 2008~2014

2008年中国开始在纯电动客车领域中开展换电模式的推广。2009年国家电网、普天新能源、南方电网建设少数换电站；国家电网提出“换电为主、插电为辅、集中充电、统一配送”的建设模式。最终国家电网、普天新能源和南方电网皆放弃换电模式。

换电站行业萌芽期，由国家电网等相关国有企业进行换电模式初期探索。由于换电站建设成本较高，且新能源汽车市场规模较小，导致换电模式推广难度较大。同时，各新能源汽车企业对新能源汽车动力电池标准化的意见不统一，最终导致中国暂时放缓对新能源汽车换电模式的探索。

启动期 · 2015~2023

2015年，中国陆续完成10座换电站建设。2016年北汽新能源开始探索换电模式的示范运营。2020年，蔚来正式发布电池租用服务BaaS (Battery as a Service)。2021年，国家标准GB/T 40032-2021《电动汽车换电安全要求》发布并实施。同年，《电动乘用车共享换电站建设规范第1部分:总则》等15项换电站相关团体标准发布。

2015年起，中国换电站保有量开始逐年增加，换电站行业进入启动期，少量企业开始进行换电模式探索。2021年，换电站行业相关标准陆续发布，初步实现换电站行业标准化。2022年，多家企业宣布换电站建设计划。随着换电模式相关政策和标准的逐步完善，预计换电站行业将进入高速发展期。

- [4] 1: <https://openstd.sa...> | 2: <https://www.nio.c...> | 3: <https://mp.weixin...> | 4: <https://mp.weixin...>
- 5: 人民网、蔚来官网、国...

换电站产业链分析^[5]

换电站行业产业链上游参与方包括换电设备供应商和新能源汽车动力电池供应商。设备供应商包括山东威达、瀚川智能、协鑫能科等；动力电池供应商主要包括宁德时代、比亚迪、中创新航等。产业链中游为换电站建设企业，主要参与企业包括蔚来、北汽新能源、吉利等。产业链下游包括换电站运营服务商、可换电新能源汽车车主和可换电新能源汽车营运企业，主要参与企业包括杭州伯坦、奥动、蔚来等。

以新能源汽车企业为切入口，可通过产业链传导效果推动换电站行业发展。目前民营企业中进入换电站行业的多为新能源汽车制造商。换电模式下新能源汽车补能效率高，车主体验感较好。新能源汽车企业通过建设并运营与旗下产品适配的换电站，为本企业新能源汽车产品消费者提供换电服务，优化用户整体用车体验，提升自身品牌价值。良好的换电体验可刺激消费者对可换电新能源汽车的消费欲望，倒逼新能源车企开发更多可换电车型。下游市场规模的扩张有利于提高资本入局换电站行业积极性，从而推动换电站行业逐步发展。

上 产业链上游

生产制造端

换电设备供应商

上游厂商

山东威达机械股份有限公司 >

科大智能科技股份有限公司 >

苏州瀚川智能科技股份有限公司 >

查看全部 ▾

产业链上游说明

换电设备主要包括换电连接器、换电基座、电池储存仓等。**换电设备相关技术较为成熟，市场较为分散，各企业间竞争充分。**换电站大部分零部件属于标准化电器产品，产品同质化程度较高，因此企业间竞争充分，产品价格较稳定。**换电连接器属换电站核心组件，技术壁垒较高。**在新能源汽车换电模式下，换电连接器是电池包唯一的电接口，需要同时提供高压、低压、通信及接地的混装连接。换电连接器的核心技术体现在大的浮动补偿能力、高寿命等技术指标。在快速换电过程中，因电池与整车端连接插合过程中一般会存在配合误差，要求换电连接器需在一定容差范围之内仍然能够较好完成高压、低压、通信及接地的混装连接（浮动补偿能力）。商用新能源汽车更换电池频率一般为7-70次/周，因此要求换电连接器寿命一般为3,000-10,000次及较低维护成本。

生产制造端

新能源汽车动力电池供应商

上游厂商

宁德时代新能源科技股份有限公司 >

比亚迪股份有限公司 >

中创新航科技集团股份有限公司 >

[查看全部](#) ▾

产业链上游说明

新能源汽车动力电池供应商是推动标准型动力电池应用的核心。新能源汽车行业和换电站行业中，动力电池供应商均位于产业链上游，且属于核心部件供应商，在产业链中有较高话语权。未来若新能源汽车动力电池供应商能够积极参与动力电池标准化进程的推动，使单座换电站换电服务覆盖车型多元化，预计换电站行业将迎来高速增长期。**新能源汽车动力电池行业集中度较高，CR3为78.2%。**

2022年1-12月，中国新能源汽车动力电池企业中，TOP3企业动力电池装车量为230.4GWh，占总装车量比为78.2%。其中，宁德时代电池装车量为142GWh，占总装车量比为48.2%，为行业龙头企业。

中 产业链中游

品牌端

换电站建设企业

中游厂商

[协鑫能源科技股份有限公司 >](#)

[国家电网有限公司 >](#)

[中国石油化工集团有限公司 >](#)

[查看全部](#)

产业链中游说明

目前换电站建设参与方多为新能源汽车企业。新能源汽车企业参与换电站建设与运营，将汽车产品与换电站绑定，为本企业新能源汽车产品消费者提供换电服务。与充电模式相比，换电模式补能效率高，有利于提升消费者整体用车体验，以此提高用户粘性并提升新能源汽车品牌价值，增强企业竞争力。部分换电站建设企业同时参与换电站运营服务。以蔚来为例，截至2022年底，蔚来共建设并运营1,300座换电站，占市场换电站运营规模65.9%，为旗下新能源汽车产品使用者提供换电服务。由于蔚来旗下新能源汽车产品使用者规模庞大，在仅提供旗下品牌换电服务的条件下仍足以保证换电站使用频率，保障换电站收益较为稳定，为企业提供长期运营收益。

下 产业链下游

渠道端及终端客户

换电站运营服务商、可换电新能源汽车车主、可换电新能源汽车营运企业

渠道端

[杭州伯坦科技工程有限公司 >](#)

[奥动新能源汽车科技有限公司 >](#)

[北京新能源汽车股份有限公司 >](#)

[查看全部](#)

产业链下游说明

除新能源汽车企业参与运营服务外，还有部分第三方运营商参与换电站运营。第三方运营商主要通过与新能源汽车企业合作开发新能源汽车换电车型，拓宽服务适配范围。与新能源汽车整体市场规模相比，可换电新能源汽车市场规模较小，换电站终端用户规模较小。截至2022年底，中国新能源汽车保有量达1,310万辆，其中换电车辆29.0万辆，仅占新能源汽车总体保有量2.2%。换电站行业与B端用户适配性较强。由于换电速度较快，换电模式能有效减少营运车辆补能时间，增加运营效益，因此以营运车辆企业为主的B端用户与换电站行业适配性较强。

[5] 1: <https://mp.weixin...> | 2: <http://www.ndane...> | 3: 瑞可达招股说明书、中...

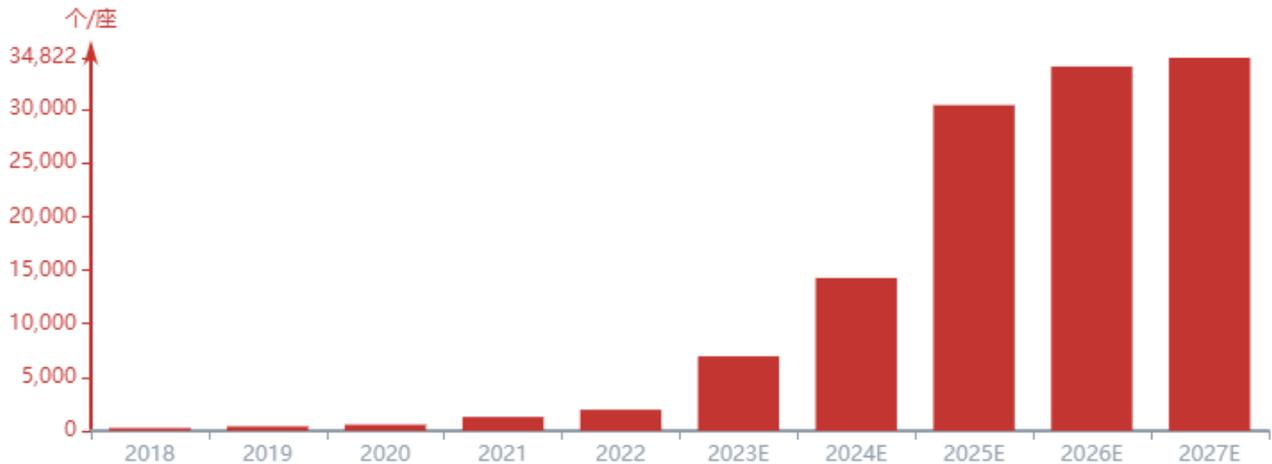
换电站行业规模^[6]

换电站规模

换电站行业规模



换电站规模



计算规则：换电站规模=已入局企业换电站数量+未入局企业换电站数量

数据来源：中国充电联盟、蔚来官网、腾讯网、新浪汽车、澎湃新闻、知网、百度地图

中国换电站行业起步较晚，目前行业仍处于启动期。随着相关政策和行业标准的逐渐完善，2022年多家企业宣布换电站大规模建设计划，预计换电站行业将进入高速发展期。截至2022年底，中国换电站保有量由2018年的258座增长至1,973座，并预计在2027年换电站保有量将达到34,822座。

新能源汽车标准型动力电池的缺失是阻碍换电站行业发展的主要原因之一。目前不同品牌、不同车型的新能源汽车配备动力电池规格不同。由于换电站内电池储备数量和种类有限，单座换电站服务范围难以覆盖多数品牌和车型，易导致换电站使用率较低。以第三方换电站运营服务商伯坦科技为例，目前伯坦科技所运营换电站适配车型9款，其中仅4款属轿车和SUV车型。同时，换电站投资成本较高，单座乘用车换电站投资额达490.7万元。换电站使用率较低与成本高昂易造成换电站盈利困难。**可换电新能源汽车市场认可度较低是阻碍换电站行业发展的另一原因。**新能源汽车车主需要寻找适配自身车型的换电站，有一定时间成本，导致市场对可换电新能源汽车认可度不高。截止2022年底，接入监管平台的中国可换电新能源汽车数量为29.0万辆，其中私人乘用车仅占55%。**下游市场规模较小，造成换电站行业对资本市场吸引力较小，换电站行业发展缓慢。**

预计2023-2025年换电站行业将迎来高速发展期，2026-2027年增长量趋于平缓。“车电分离”模式下衍生的**电池租赁服务日益成熟，将推动换电站行业高速发展。**车电分离模式指消费者购买新能源汽车时，将购买不配备动力电池的车型，并按需租用特定电池包。以蔚来为例，消费者选择电池租赁服务，每月缴纳980元（75kWh

电池包)或1,680元(100kWh电池包)后,购买相应车型时,车价分别减少70,000元和128,000元。此模式下消费者购车成本下降幅度较大,有利于提高消费者购买可换电新能源汽车的意愿。可换电新能源汽车市场的扩大有利于推动换电站行业的发展。由于换电模式本身具有补能效率高的特点,在换电站规模逐渐扩大,能较为有效地满足车主近距离换电需求后,可换电新能源汽车市场将迎来高速发展,带动换电站市场规模快速增长。换电站相关支持政策的发布与换电站行业相关标准的制定同样推动换电站行业有序发展。2021年10月,工信部发布通知,在13座城市中启动新能源汽车换电模式应用试点工作,加快推进换电模式探索与完善,推动换电站行业发展。2021年12月,团体标准《电动乘用车共享换电站建设规范》发布,为换电站建设提供标准。在需求端与政策端共同刺激下,多家企业宣布换电站大规模建设计划。若所有计划均有效完成,预计2025年中国换电站保有量将达30,400座。经历2022-2025年大规模扩张后,预计各企业将根据换电站盈利或换电站推动本品牌汽车销量效果进行评估,各企业将暂缓换电站建设项目。随着换电站建设的完成,预计到2025年将会有更多换电车型进入市场,吸引其他企业进入换电站市场。由于换电站投资成本较高,预计新进入企业换电站建设规模较小,换电站保有量增速放缓。

- [6] 1: <https://www.nio.c...> | 2: <https://auto.sina.c...> | 3: <https://new.qq.co...> | 4: <https://new.qq.co...>
 5: <https://www.thepa...> | 6: <https://new.qq.co...> | 7: <https://mp.weixin...> | 8: <http://www.ndane...>
 9: <https://www.botan...> | 10: <https://www.nio...> | 11: 蔚来官网、新浪汽车、...

换电站政策梳理^[7]

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《2022年汽车标准化工作要点》	工信部	2022-03	9
政策内容	加快构建完善电动汽车充换电标准体系,推进纯电动汽车车载换电系统、换电通用平台、换电电池包等标准制定。			
政策解读	不同车企、不同车型的新能源汽车配备电池的规格不统一,且换电站内电池储备数量、种类有限。因此单座换电站仅能为有限型号的新能源汽车提供换电服务,易造成换电站使用率低,导致换电站企业盈利困难。该问题对中国换电站行业的发展阻碍较大。《2022年汽车标准化工作要点》从国家层面推动换电模式下各参与方相关标准的制定,从而推动换电站行业的发展。			
政策性质	规范类政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响

	《国家发展改革委等部门关于进一步提升电动汽车充电基础设施服务	发改委等多部门	2022-01	8
政策内容	加快换电模式的推广应用。围绕矿场、港口、城市转运等场景，支持建设布局专用换电站，加快车电分离模式探索和推广，促进重型货车和港口内部集卡等领域电动化转型。探索出租、物流运输等领域的共享换电模式，优化提升共享换电服务。			
政策解读	通过加快车电分离模式的探索和推广，提高可换电新能源汽车的销量，扩大换电站行业下游规模，从而推动换电站行业的发展。同时，以车型较为统一的领域，如出租、物流运输等领域为切入点，探索换电模式可行性与适用性，为换电模式下各参与方标准的制定提供参考。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《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	2021-10	9
政策内容	加强工作统筹，建立协调工作机制，切实加强换电模式应用试点工作组织实施。建立健全安全管理制度，加强安全监管，切实保障换电站、换电车辆运行安全。强化政策落实、模式探索、创新支持，加快形成可复制可推广经验。			
政策解读	试点工作包括技术、监管、行业标准、设施建设等方面，对换电模式的适用性进行全面探索，为进一步制定换电站行业相关标准和换电模式的推广奠定基础。			
政策性质	指导性政策			

	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》	国务院	2020-10	10
政策内容	加快充换电基础设施建设。科学布局充换电基础设施，鼓励开展换电模式应用。力争经过15年的持续努力，公共领域用车全面电动化，充换电服务网络便捷高效。			
政策解读	确定2021-2035年支持新能源产业发展大方向，并特别提及鼓励开展换电模式应用。与充电模式相比，换电模式补能速度快，能有效提高公共领域用车运营时间。预计换电站相关政策及标准将逐步完善，以推动换电站行业发展，为实现公共领域用车全面电动化的发展愿景奠定基础。			

政策性质	指导性政策			
	政策名称	颁布主体	生效日期	影响
	《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》	财政部、工信部、科技部、发改委	2020-04	6
政策内容	新能源乘用车补贴前售价须在30万元以下（含30万元），为鼓励“换电”新型商业模式发展，加快新能源汽车推广，“换电模式”车辆不受此规定。			
政策解读	未对可换电新能源汽车补贴前售价作出限制，扩大补贴政策对可换电新能源汽车的适用范围。通过对换电站下游的政策支持，扩大可换电新能源汽车市场规模，增加资本市场入局换电站行业积极性，推动换电站行业发展。			
政策性质	鼓励性政策			

- [7] 1: <https://www.gov.c...> 2: <https://www.gov.c...> 3: <https://www.gov.c...> 4: <https://wap.miit.g...>
 5: <https://www.nio.c...> 6: <https://www.gov.c...> 7: <https://wap.miit.g...> 8: 中国政府网、工信部官...

换电站竞争格局^[8]

截至2022年底，中国仅有蔚来、奥动、伯坦三家企业涉及换电站建设运营业务，行业竞争激烈程度较低。其中，蔚来旗下建设运营换电站规模最大，总数量达1,300座，占总市场65.9%，为目前龙头企业。奥动建设运营换电站数量565座，市场份额28.6%，位列第二。

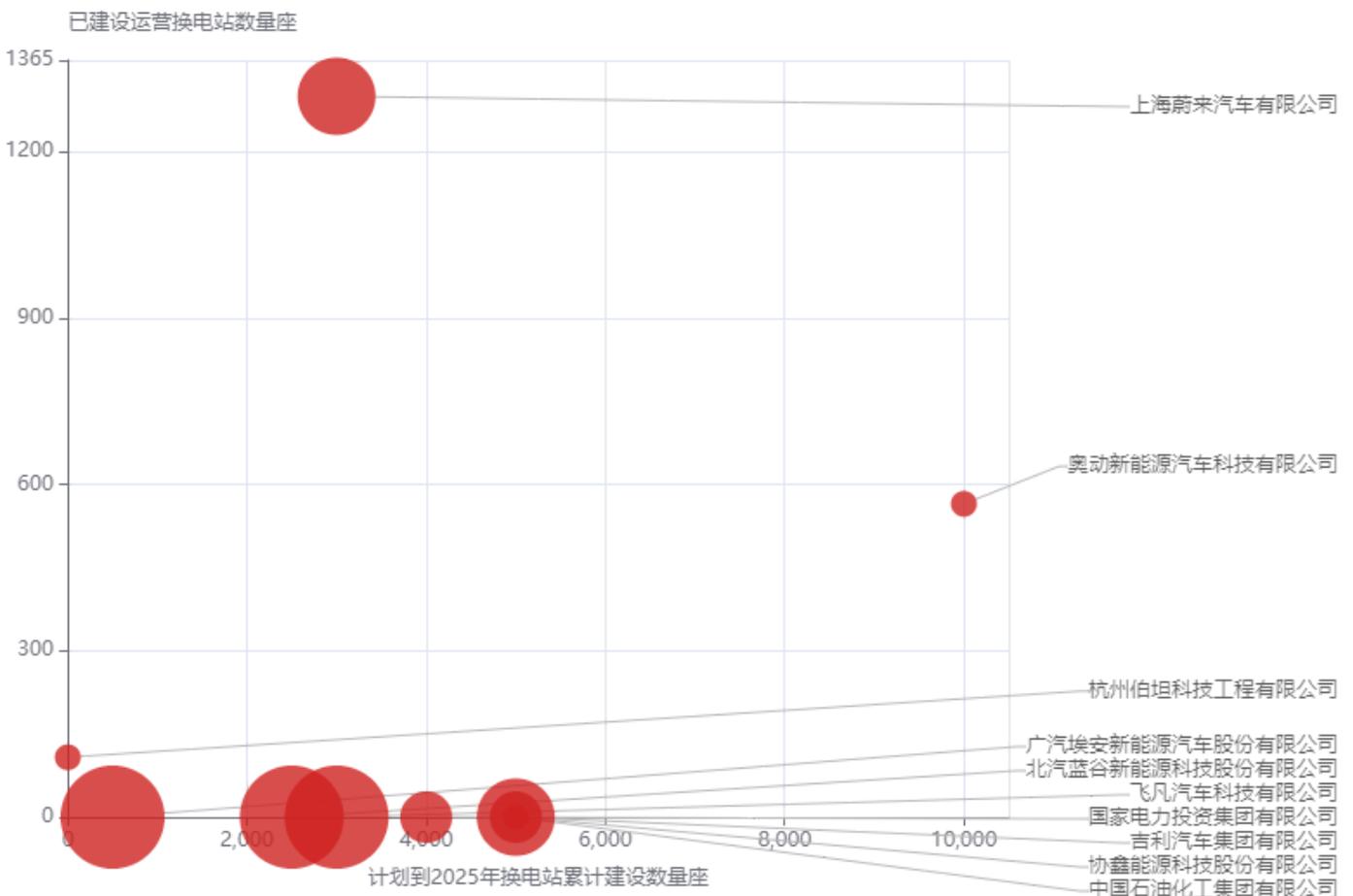
换电站下游市场规模较小，且行业相关标准尚不完善，造成换电站行业对资本市场吸引力较小，入局企业数量较少。截至2022年底，接入监管平台的中国可换电新能源汽车数量为29.0万辆，其中私人乘用车仅占55%，换电站下游市场规模较小。由于各新能源汽车企业属竞争关系，目前仍未在标准型动力电池使用方面进行合作，对相关标准的制定造成一定影响。**蔚来自身属性为其奠定行业龙头基础。**换电站整体投资成本较高，其中站内配备电池成本比重较大。单座乘用车换电站总投资成本为490.7万元。其中，备用电池投资成本为130万元，占总投资额26.5%。若换电站服务目标群体为使用电池租赁服务的新能源汽车车主（即车电分离），单座乘用车换电站投资总额为1,090.7万元。其中，备用电池投资成本130万元，占总投资额11.9%；车载电池投资成本600万元，占总投资额55%。蔚来自属上市新能源汽车公司，且其主营业务（新能源汽车生产制造）发展状况良好，有足够的资金实力支撑其扩大换电站建设运营规模。同时，蔚来可通过旗下可换电新能源汽车销量等数据和客户需求分析对换电站需求进行迅速有效判断，并根据公司整体发展方向进行适度调整。因此，蔚来对换电站建设需求分析较为充分，能较好地控制换电站建设规模扩大后带来的风险（换电站使用率低造成的盈利困难等），保障其快

速扩张换电站建设规模。另一方面，由于蔚来新能源汽车业务对动力电池需求量较大，且产业链较为成熟，因此对动力电池供应商议价能力较高，能较为有效地降低动力电池采购成本，从而降低换电站整体投资成本。

换电站行业相关支持政策的实施与相关标准的制定，使得换电站行业发展前景逐渐清晰，预计未来行业内竞争激烈程度将迅速加剧。2020年10月《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》发布，其中明确提出鼓励开展换电模式应用。国家标准《电动汽车换电安全要求》于2021年4月发布，团体标准《电动乘用车共享换电站建设规范》于2021年12月发布。随着换电站行业发展前景的日益清晰，换电站行业参与企业逐渐增加。目前已有超过10家企业宣布未来换电站建设计划，预计到2025年中国换电站保有量将达到38,000座。未来将有可能出现两种竞争情况。若标准型动力电池适配方面各新能源企业始终未达成统一意见，预计未来中国换电站参与企业将多为新能源汽车企业。新能源汽车企业通过建设与旗下产品适配的换电站，为本企业新能源汽车产品消费者提供换电服务，优化用户整体用车体验感，建立汽车品牌护城河。此情况下，各车企目标群体不同，且交叉程度较低，因此竞争多集中在换电站建设用地方面。若标准型动力电池适配方面各新能源企业达成统一意见，预计将由国家电投等大型国有企业进行大范围换电站建设。充电模式下，即使使用快充功能，新根源汽车补能时间通常仍超过20分钟，而换电模式补能时间通常小于5分钟。目前由于换电站整体规模较小，市场对换电模式认可度较低。在换电站布局规模增长到能较大程度满足新能源汽车车主换电方便性需求后，预计市场对换电模式认可度将有较大幅度提高，有利于推动可换电新能源汽车市场规模的扩大，契合中国新能源产业发展大方向。同时，由于换电站整体投资成本较高，中小型企业难以形成规模化运营。因此，预计大型国有企业将是未来换电站行业主要参与者。

气泡大小表示：企业综合实力(分)

[11]





上市公司速览

北汽蓝谷新能源科技股份有限公司 (600733)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
-	249,732.43 万元	44.31	-8.59

广州汽车集团股份有限公司 (601238)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
-	2,655,672.3 9万元	14.14	4.01

上海汽车集团股份有限公司 (600104)

总市值	营收规模	同比增长(%)	毛利率(%)
-	14,591,647. 51万元	-20.03	9.83

- [8] 1: <http://www.ndane...> | 2: <https://www.gov.c...> | 3: <https://openstd.sa...> | 4: <https://mp.weixin...> | 5: 中国充电联盟、协鑫能...
- [9] 1: <https://www.qcc.c...> | 2: <https://www.qcc.c...> | 3: <https://www.qcc.c...> | 4: <https://www.qcc.c...> | 5: <https://www.qcc.c...> | 6: <https://www.qcc.c...> | 7: <https://www.qcc.c...> | 8: <https://www.qcc.c...> | 9: <https://www.qcc.c...> | 10: <https://www.qcc.c...> | 11: 企查查
- [10] 1: <https://new.qq.co...> | 2: <https://www.thepa...> | 3: <https://new.qq.co...> | 4: <https://new.qq.co...> | 5: <https://auto.sina.c...> | 6: <https://www.nio.c...> | 7: 知网、蔚来官网、新浪...
- [11] 1: 中国充电联盟

换电站代表企业分析^[12]

1 杭州伯坦科技工程有限公司

公司信息

企业状态	存续	注册资本	5699.0132万人民币
企业类型	有限责任公司(自然人投资或控股)	成立时间	2014-10-10
品牌名称	杭州伯坦科技工程有限公司		
经营范围	服务: 承接节能科技工程(涉及资质证凭证经营), 智能化系统、汽车零部件的技术开发、... 查看更多		

融资信息

融资时间	披露时间	投资企业	金额	轮次	投资比例	估值
------	------	------	----	----	------	----

融资信息



-	2020-07-10	展鹏科技	未披露	并购	100%	-
-	2020-05-18	德宏股份	未披露	并购	-	-
-	2019-12-31	云和资本	未披露	B轮	-	-
-	2019-07-05	杭州橡鸣汽车租赁合伙企业（有限合伙），蔚然投资	未披露	股权融资	-	-
-	2016-06-03	绿创资本	未披露	A+轮	-	-
-	2015-12-29	青域基金	未披露	A轮	-	-

A轮

未披露

2015-12-29

股权融资

未披露

2019-07-05

并购

未披露

2020-05-18

A+轮

未披露

2016-06-03

B轮

未披露

2019-12-31

并购

未披露

2020-07-10

竞争优势

伯坦科技主推分箱换电，适配车型较丰富。伯坦设计的各种车型，均采用统一的模块化标准电池，使得电池包在换电网络内具备流通可能，对模块化动力电池的推广起到重要作用。

2 奥动新能源汽车科技有限公司



公司信息

企业状态	开业	注册资本	95120.7879万人民币
行业	专业技术服务业	企业类型	有限责任公司（港澳台投资、非独资）
成立时间	2016-06-16	品牌名称	奥动新能源汽车科技有限公司
经营范围	新能源汽车生产测试设备销售;新能源汽车废旧动力蓄电池回收及梯次利用（不含危险废物... 查看更多		

融资信息

融资时间	披露时间	投资企业	金额	轮次	投资比例	估值
-	2022-01-28	畅联股份, Samsung Ventures	未披露	B+轮	-	-
-	2021-10-20	恩泽基金, 粤商创投, 春阳资本, KIP资本, 华拓资本, 广州金控, 蚂蚁基金, 暴龙资本, 石化海河	15亿人民币	B轮	-	-

融资信息



-	2020-08-01	SoftBank Capital, 泽贤投资	未披露	战略融资	-	-
2018-04-11	2018-05-11	蔚来资本	未披露	A轮	-	-

A轮

未披露

2018-05-11

B轮

15亿人民币

2021-10-20

战略融资

未披露

2020-08-01

B+轮

未披露

2022-01-28

竞争优势

设立“动力电池银行”，为换电模式提供新可能。奥动通过动力电池银行，为B端和C端客户提供动力电池租赁和回收服务，并为换电站提供动力电池供应。通过设立动力电池银行集中采购大量多型号电池，为奥动旗下换电站提供适配各目标群体的动力电池，有利于进行统筹管理。

3 上海蔚来汽车有限公司



公司信息

企业状态	存续	注册资本	300000万美元
企业类型	有限责任公司(外国法人独资)	成立时间	2015-05-07
品牌名称	上海蔚来汽车有限公司		
经营范围	一般项目：以自有资金从事投资活动；投资管理（（一）在国家允许外商投资的领域依法进... 查看更多		

竞争优势

蔚来先发优势明显。截止2022年底，蔚来旗下建设运营换电站总数量达1,300座，占总市场65.9%，为目前换电站行业龙头企业。受此影响，蔚来已积累较丰富的换电站建设运营经验，在未来换电站行业竞争中先发优势明显。

[12] 1: 中国充电联盟

法律声明

权利归属：头豹上关于页面内容的补充说明、描述，以及其中包含的头豹标识、版面设计、排版方式、文本、图片、图形等，相关知识产权归头豹所有，均受著作权法、商标法及其它法律保护。

尊重原创：头豹上发布的内容（包括但不限于页面中呈现的数据、文字、图表、图像等），著作权均归发布者所有。头豹有权但无义务对用户发布的内容进行审核，有权根据相关证据结合法律法规对侵权信息进行处理。头豹不对发布者发布内容的知识产权权属进行保证，并且尊重权利人的知识产权及其他合法权益。如果权利人认为头豹平台上发布者发布的内容侵犯自身的知识产权及其他合法权益，可依法向头豹（联系邮箱：support@leadleo.com）发出书面说明，并提供具有证明效力的证据材料。头豹在书面审核相关材料后，有权根据《中华人民共和国侵权责任法》等法律法规删除相关内容，并依法保留相关数据。

内容使用：未经发布方及头豹事先书面许可，任何人不得以任何方式直接或间接地复制、再造、传播、出版、引用、改编、汇编上述内容，或用于任何商业目的。任何第三方如需转载、引用或基于任何商业目的使用本页面上的任何内容（包括但不限于数据、文字、图表、图像等），可根据页面相关的指引进行授权操作；或联系头豹取得相应授权，联系邮箱：support@leadleo.com。

合作维权：头豹已获得发布方的授权，如果任何第三方侵犯了发布方相关的权利，发布方或将授权头豹或其指定的代理人代表头豹自身或发布方对该第三方提出警告、投诉、发起诉讼、进行上诉，或谈判和解，或在认为必要的情况下参与共同维权。

完整性：以上声明和本页内容以及本平台所有内容（包括但不限于文字、图片、图表、视频、数据）构成不可分割的部分，在未详细阅读并认可本声明所有条款的前提下，请勿对本页面以及头豹所有内容做任何形式的浏览、点击、引用或下载。