

国补退出 地补接棒

新能源汽车产销仍将保持高增长态势

■本报实习记者 杨梓

进入2月，新能源车企接连公布2023年首月销量成绩单。记者梳理发现，受国补退出、春节假期等因素影响，今年1月新能源汽车销量未迎开门红，不少车企销量同比、环比均出现下滑。

不过，国补退出后地补随即接棒，十余个省陆续出台新能源汽车消费利好政策。各方预计，我国新能源车市虽然年初短期承压，但长期向好趋势不会改变。工信部装备工业一司相关负责人近日也表示，综合前期开展的调研工作和有关各方意见，预计今年新能源汽车产销仍将保持较快增长态势。

■上半年车市或承压

记者梳理部分已公布的新能源汽车销量数据发现，目前只有比亚迪和理想汽车实现了同比正增长。1月，比亚迪销售151341辆新车，同比增长58.6%；理想汽车交付15141辆新车，同比增长23.4%，环比下滑28.69%；蔚来交付新车8506辆，同比下滑11.87%，环比下滑46.22%；而作为2022年新势力销量冠军，哪吒汽车仅交付6016辆，同比下降45.35%；小鹏汽车交付5218辆新车，销量同比、环比均“腰斩”；零跑汽车仅交出销售1139辆的成绩单，同比、环比下降超80%。

对于1月表现不佳的销量，受访人士均表示，主要源于此前国补退出、订单提前透支等多方面影响。“由于国补退坡，加上去年第四季度特别是12月订单透支性增长，各车企今年首月销售出现明显下滑。多年来，消费者习惯于政策和市场双轮驱动，现在基本仅剩市场驱动一个轮子，消费端呈现出担忧并观望的态势。”中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘认为。

蔚来董事长李斌曾在2022年12月公开表示，2023年上半年新能源车市供需两端的压力都会比较大，需求的压力会更大。他判断，今年上半年新能源车市将有一个承压期，预计从5月开始市场可以逐步恢复。

乘联会日前表示，1月新能源车必然大幅走弱，车企也为最后的补贴采取各种手段消化现有库存。为降低经销商的库存压力，厂家近期稳健批发销量，也是为今年2月的开门红做准备。

■地补提振消费潜力

乘联会近日还指出，新能源汽车销量的增长目前达到一个瓶颈阶段，今年新能源政策退市后，销量增长将成为一个严峻的问题。新能源车前期涨价过多、订单较少，再叠加特斯拉等头部企业降价，造成了

消费者的观望情绪，销量环比下降较大。

在章弘看来，今年新能源汽车市场不会出现所谓报复反弹式消费，而是稳步增长。“第一季度为调整期，第二季度产销会逐步回暖，第三、四季度有望提高增长速度。”

位居大宗消费“四大金刚”之首的汽车消费是促消费的重点。近期，在国补退出后，上海、河南、湖南、云南等省市纷纷出台利好政策，提振新能源汽车消费。

2月6日，湖南省印发的《关于打好经济增长主动仗实现经济运行整体好转的若干政策措施》提出，2023年6月30日前个人消费者报废在湖南登记注册的符合相关标准的家用汽车，并在省内购买新能源汽车的，凭报废车回收证明和新车购车发票等资料享受5000元资金补贴。

2月6日，河南省商务厅等18部门联合发布《关于进一步搞活汽车流通扩大汽车消费的通知》，从扩大新能源汽车流通消费、繁荣二手车市场、促进汽车更新消费、加快发展汽车平行进口、改善和提升汽车使用环境、丰富汽车金融服务六方面提出多项具体政策措施。

1月29日，上海市印发的《上海市提信心扩需求稳增长促发展行动方案》明确，延续实施新能源车置换补贴，2023年6月30日前个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合相关标准的小客车，并购买纯电动汽车的，给予每辆车10000元的财政补贴。

“出台支持新能源汽车发展的规划和政策，无疑会对各地新能源汽车产业的发展起到促进作用。”章弘表示。

不过值得注意的是，地方优惠政策力度与持续时间均不及国补。“地方补贴政策应该可以起到推动作用，但推动的力度有限。”江西新能源科技职业学院

新能源汽车技术研究院院长张翔指出。

■长期向好态势不变

“新能源汽车发展的最终决定因素在市场，在消费者。”章弘指出，中国新能源汽车的长久发展不能总依靠政策来保护。

那么，未来地方补贴也退出后，新能源汽车如何在完全市场化运营中实现持续高速增长？张翔认为，必须加快新能源汽车的技术升级与创新，缩小与燃油车的差距。“同时，进一步降低新能源汽车的购车、用车成本，让消费者看到其优势，以此推动市场的持续高速增长。”

2月2日，商务部市场运行和消费促进司司长徐兴锋提到，商务部将进一步支持新能源汽车消费，要引导各地在牌照、充电、通行等各方面进一步优化新能源汽车使用环境。

“促进新能源汽车消费是一个综合性的系统工程，除了让消费者保持稳定的消费预期外，消费环境也很关键。比如购置税的持续优惠、放宽牌照管理、充电换电设施的普及、充电时免缴停车费、出行天数限制等，这些措施都会直接影响新能源汽车的消费。”张翔指出。

据中汽协预测，2023年我国新能源汽车销量将达900万辆，同比增长35%。乘联会预计，新能源乘用车销量有望达850万辆，渗透率达36%，同比增速超30%。“面对政策切换、供应链等方面的压力，相信车企会积极通过提升技术创新、扩大原材料产能、丰富产业链和强化营销手段来解决，缓解压力。”章弘表示，预计市场虽然会趋于理性，但中长期的持续发展趋势不会改变。

资讯

国内首座地下储气库
群采气量累计破300亿方

新华社电 中国石油大港油田公司2月7日透露，该公司旗下的国内首座地下储气库群累计采出天然气量正式突破300亿立方米，参与调峰的采气井达到100座。

大港油田储气库群坐落在天津滨海新区，包括大张坨、板南、驴驹河等11座地下储气库，是陕京管线的重要配套设施，最高日采气量3050万立方米。

“累计采气300亿立方米什么概念？差不多相当于天津市近三年的总用气量。”据天津储气库分公司经理李才雄介绍，大港油田储气库群历经23个周期注采任务，高效完成了天然气冬季调峰保供、应急供气任务。其中，大张坨储气库2000年建成投产，是亚洲首座大型商业地下储气库，为北京及周边区域源源不断输送了清洁能源。

近年来，随着我国天然气消费持续快速增长，储气库作为保障天然气能源市场安全、平稳运行的压舱石，地位愈发不可或缺。大港油田作为京津冀天然气调峰保供主力，预计本轮冬季采气将突破23.3亿立方米，有效缓解寒冷天气下京津冀地区的用气增长需求。

近期，大港油田储气库群已连续40天日采气量保持在2000万立方米以上高位运行。本轮采气量达15.1亿立方米，完成采气计划的65%。

(毛振华 王井怀)

全国首座高速公路
重卡充换电一体站建成

本报讯 2月9日，全国首座高速公路重卡充换电一体站——成渝高速资中服务区充换电站正式建成，成渝走廊预计今年第二季度全线打通。

成渝走廊充换电重卡项目是全国首条高速公路新能源重卡充换电一体化走廊。项目依托成渝高速公路服务区、收费站和停车区与重庆果园港和成都公路口岸枢纽站，新建6座重卡充换电站，打造成渝走廊。

“重卡充换电站是为新能源重型卡车提供快速补能的‘加油站’，能有效解决新能源重型卡车补能效率低、补能时间长、补能设施匮乏等痛点。”蜀道新能源公司事业部副总经理刘涛说，此次建成的充换电站设备可靠性、稳定性均达到新能源重卡要求，换电过程仅需3至5分钟，自动换电成功率达99%，24小时内可完成换电次数最高为168次，适配于大部分重卡车型，可节约物流成本30%。

成渝高速公路全长337.5公里，双向4车道，途经成都、资阳、内江、重庆等川渝沿线城市以及14个县(市)区。自重庆段全线贯通以来，双向车流量日均达14.55万辆。

(王鹏)

成立仅3年，成功跻身产业第一方阵

海辰储能：在储能赛道跑出加速度

■本报记者 卢奇秀

新春伊始，海辰储能捷报频传：近日中标新源智储2吉瓦时储能电池采购名单，日前与宁波双一力签订15吉瓦时供应战略合作协议……仅今年1月，海辰储能签订、中标的订单总容量超过20吉瓦时，价值逾百亿元。为确保交付，春节假期海辰储能生产线开足马力，生产任务较同期增长5倍以上。

忙生产、赶订单，忙碌是海辰储能的常态。从2019年成立至今短短3年，海辰储能不仅实现了从“0”到“1”的规模化量产交付，更成功跻身产业第一方阵。快速发展的背后，是其抢抓发展窗口，大力拓展储能市

场的坚定决心，更是其致力于成为全球储能电池第一品牌的目标使然。

■起步即冲刺 快速脱颖而出

能源革命浪潮方兴未艾，清洁低碳转型是大势所趋。作为新能源发展的关键技术，储能领域吸引了一批优质企业抢滩入场。2019年，海辰储能便应运而生，专业从事锂电池核心材料、磷酸铁锂储能电池及系统的研发、生产和销售。

在海辰储能联合创始人、总经理王鹏程看来，能源变革已成为中国乃至全球的

发展共识，储能赛道正迎来全面爆发。面对前所未有的新机遇和新窗口，所有人局者都处于同一起跑线，如何构建企业自身的价值体系，将决定是否可以成为世界级的储能企业。

在清晰的目标引领下，海辰储能在储能赛道奋楫争先，2022年在业内交出一份高分答卷。高工产研(GGII)调研报告显示，在2022年电池出货量达2吉瓦时及以上水平的储能电池企业排名中，海辰储能斩获行业“双第一”；2022年中国电力储能电池交付项目数量第一、2022年中国储能电池出货量增速第一。

起步就是冲刺，海辰储能的速度有目共睹。在建设方面，42天完成锂电研发及智能制造项目从挂牌出让成交，到开工建设手续报批；80天完成总部研发大楼封顶；不到3个月，M1智慧工厂完成从首批生产建设进场到首批电池顺利下线，创造产业建设项目落地的多项纪录。在研发方面，1000人的研发团队持续研发创新，快速构建起超2000项知识产权布局、3.9万个性能测试通道、自主完成材料研发测试，建立具备行业影响力的技术创新平台。在产能方面，启动“百G”产能计划，去年5月，公司新一代锂电池生产基地落户重庆铜梁，该项目总投资130亿元，预计2024年之前完成建设并陆续投产，届时将从厦门单一基地拓展到重庆铜梁西南智能制造基地及研发中心等多基地生产。到2025年，将全面达成135吉瓦时的年产能目标。

王鹏程介绍，海辰储能已与国内头部电力系统公司、系统集成商达成全面战略合作关系。未来，海辰储能还将加速全球化布局，国内与海外业务并驾齐驱，进一步助力全球能源转型。

■打造差异化产品 引领行业未来

海辰储能的速度从何而来？答案是：既得益于行业风口的到来，更源于对产业布局的精准研判。

近年来，我国储能政策体系不断完善，技术创新取得重大突破，各类商业模式持续改善，为产业高速发展提供了强劲支撑。2022年，我国新型储能继续保持高速增长态势，累计装机规模首次突破10

吉瓦，超过2021年同期的2倍，达到12.7吉瓦。

从入局行业之初，海辰储能就敏锐地发现了动力与储能电池底层需求的差异——虽然两者的生产线能够共用，但储能电站的规模动辄百兆瓦甚至吉瓦级别，业主对定制化、专业化的储能专用电池需要高深。因此，海辰储能一开始就以“独立”的认知高度把握储能赛道，聚焦储能专用电池方向，致力于推动储能电池产业标准独立、技术路径独立、产品布局独立和产业生态独立。

2022年8月，海辰储能发布首款300Ah电力储能专用电池和大圆柱户用储能专用电池。据了解，采用海辰储能300Ah电力储能专用电池的储能系统，可以实现全生命周期度电成本降低25.3%，用户在一天一充应用场景下，可实现IRR(内部收益率)提高18.4%。

着眼于打造差异化的竞争力，海辰储能通过创新产品路径、材料体系、设计体系，精益求精地进行成本管控和性能提升。为此，海辰储能提出“占领一代、领先一代、未来一代”的“三步走”战略。在“占领一代”中，其280Ah大方形电芯一经推出，便以高能量效率、超长循环寿命的优秀性能迅速进入国内市场，并大受好评；在“领先一代”中，300Ah电力储能专用电池实现前三年“零”衰减，循环寿命达12000次，展现了海辰储能产品引领的新速度与影响力；在“未来一代”中，海辰储能还将继续创新并推出具有更长循环寿命、更高制造效率、更高能量效率、更高一致性的下一代专业储能产品，朝着低成本和低碳化方向进行技术迭代。

■蹄疾步稳 不止加速度

储能不仅是一项技术含量高、增长潜力巨大的新兴产业，更是构建新型电力系统的关键支撑。业内预计，2026年新型储能累计规模将达到48.5吉瓦，2022年—2026年复合年均增长率达53.3%，市场将呈现快速增长趋势。在这一过程中，安全始终是储能产业的生命线。

专业让储能更安全。海辰储能在抢占市场、新品研发、技术探索等环节积极部署并有序推进，聚焦极致储能解决方案，围绕产能、建设、研发、产品、市场等方面加快布局发展，不断挑战储能电池极限智造，解决行业安全和成本等核心问题。在产品安全方面，不断完善包括材料安全、电芯安全、系统安全的产品安全三级架构，通过构建安全、领先的产业生态链，实现低成本、高一致性的智能制造；在供应链方面，持续加快核心供应链布局及完善，提升规模、质量、低碳和成本的全方位竞争力。当前，海辰储能正全力打造全产业链框架体系，在新材料、工艺装备、电芯、系统集成、材料回收等五大维度进行了全面部署，形成产业闭环，以组合式的创新及应用推动储能电池持续降本。

“蹄疾步稳，方能行远。”王鹏程表示，2022年是全球储能市场的爆发元年，2023年到2025年将是储能发展的陡坡阶段，也是储能企业排位赛的关键节点。海辰储能将以最严苛的标准、最快的速度开发新一代产品，应对多元、复杂的应用场景，配合客户完成交工期并保证长生命周期运行，用发达的“根系”和深厚的功力，为全球绿色能源发展持续赋能。



海辰储能总部大楼



海辰储能正在建设中的M2和M3智慧工厂