

加油站多元化经营提速

■本报记者 梁沛然



“目前，新能源汽车渗透率大幅提升已经对成品油消费市场造成冲击，汽油消费或将明显下降，达峰时间可能提前，加油站总量也在减少。”中国石油流通协会专家委员会秘书长、中国石油大学(北京)教授孙仁金近日道出了石油流通行业发展趋势。

2023年，我国经济稳步复苏，汽车保有量持续增加，尤其是新能源汽车保有量快速增长，国有石油公司加油站数量小幅增长，民营加油站数量降幅较大，加油站总量继续减少，从2022年的10.76万座减少至约10.58万座，增速约为1.67%。日前发布的《中国石油流通行业发展蓝皮书(2023—2024)》(以下简称《蓝皮书》)中，一组数据证实了上述判断。

“伴随新能源汽车渗透率的进一步提升，传统加油站的‘油气氢电服’一体化综合能源服务站建设也将提速。”孙仁金说。

数量再次下降

2023年，我国成品油市场需求稳步复苏，成品油消费呈现恢复性增长，基本回升至2019年水平。汽车保有量持续增加，尤其是新能源汽车保有量迅猛增长，为综合能源供给带来机遇。但在新能源汽车替代燃油车的背景下，传统加油站增长后劲不足，部分加油站被淘汰。

2022年，全国加油站数量出现六年来的首降，今年加油站总量低于2022年，再次下降。数据显示，中国境内加油站总量约为10.58万座，减少1800多座。加油站密度持续下降，单站服务车辆数增长较快。

在加油站数量整体下降的趋势下，加油站其他各项经营数据也有不同变化。具体来看，随着成品油需求快速反弹，石油公司成品油销售量增加，加油站零售效率提高，单站日销量显著上升。

汽柴油的批零价格先落后涨，国有企业与民营企业的价差逐渐增加。此外，零售利润逐步增长，不同企业的盈利水平稍有差异。

孙仁金表示，各石油公司积极调整经营策略，多元化、体系化、全面化发展，开发非油“新赛道”，完善非油专业线分级协同运营模式，非油业务稳步发展，整体盈利水平稳中有升。

对于新能源汽车渗透率提升带来的行业冲击，中国石油流通协会专家委员会委员王能全认为不用过于悲观。“即使未来燃油车退出市场，内燃机仍有一定市场保有量，加油站也将存在，短时期内影响不是很大，石化行业相当长一段时间内仍将是国民经济的支柱性产业之一。”

瞄向不同“赛道”

从细分赛道来看，不同类型的加油站向不同方向“发力”。

“国有石油公司加油站总量微增，但不同公司的数量变化不一。中国石油虽继续淘汰低效站，但也在开发新站，所以加油站数量小幅增长；中国石化加油站数量继续低位增加；中国海油加油站数量略有减少。中国石化、中国石油、中国海油三大国有石油公司加油站总量为5.5万余座，较2022年增加200余座。”孙仁金说。

国有石油公司均纷纷加快构建综合能源服务站格局，尤其突出充换电业务及加氢站业务。其中，中国石油首座油气氢电服“五位一体”综合能源服务站金龙站日加氢能力全球最高。中国石化到2025年将建成保底600座、力争1000座加氢站或油氢混合站，建立总加注能力12万吨/年的加氢站网络，此外，还将落地7000座分布式光伏发电站。中国海油虽然加油站数量小幅减少，但积极拓展综合能源业务，目前已与蔚来汽车、理想汽车、南方电网、特来电等公司合作，实现资源共享，布局充换电业务。

近年来，民营加油站一直向连锁化、规模化方向发展。随着规范化经营要求越来越高，民营加油站运营成本持续上涨。新能源汽车加速替代传统燃油汽车，导致民营加油站销量受挤压，高成本与销量下滑的双重影响导致民营加油站利润下滑。虽然民营加油站正在积极布局城市新区、环线周边以及乡镇的加油站，但因高额投入导致资金紧张，部分民营企业只得依靠特许经营和短期租赁模式为主。

“整体来看，相较国有石油公司，民营及地炼企业投资建设充换电等新能源项目的力度要小很多。”孙仁金指出。

因新能源汽车的快速发展，加油站数量趋于饱和等原因，外资加油站整体收缩了投资力度，转而加大特许经营开发模式力度。同时，进一步加快布局充换电业务。

加速发展多元经营

多位业内人士表示，在政策推动和市场需求的双重驱动下，加油站将加快综合能源服务站建设，以实现提供能源补给、基础服务、辅助服务于一体的“一站式”综合服务。从《蓝皮书》可以看出，当前综合能源服务站数量增长，投资建设力度加大。截至2023年上半年，各省市已有至少62座综合能源服务站投入运营，在建以及计划建设的综合能源服务站项目越来越多，并且有密集落地的趋势。综合能源服务站在运营管理、顾客体验、油非互动等方面的信息化、数字化、智慧化建设将加快。

目前，越来越多的能源公司将综合能源站升级改造纳入发展规划，综合能源服务正逐渐成为能源企业转型的主要方向和发展共识。京津冀、长三角、珠三角和中部地区等经济基础较好、交通基础设施网络完善、技术服务能力强的城市群成为建设综合能源服务站的主要区域。

根据《蓝皮书》，预计2024年“油气氢电服”综合能源服务站将进一步扩大范围，由大中城市加速向县级区域发展，县级高速公路收费站外道口、干线公路沿线、园区及工业集中区物流运输集散地，乡村骨干道路沿线及村口、城区道路主要节点等将成为“油气氢电服”一体化综合能源服务站的重要选址地。

孙仁金表示，未来，品牌合作、多元化服务、“互联网+”、新能源汽车关联业务将持续深化，推动非油业务发展水平不断提升。

此外，综合能源服务站信息化、数字化、智慧化建设加快，将更准确地预测客户消费需求、优化库存管理、提高资源利用效率，为精准营销提供数据支持，实现加油站“颜值”与“智慧”并存。

关注

内蒙古明确绿氢生产 无需危化品安全生产许可

本报 4月16日，内蒙古自治区能源局会同工信厅、应急管理厅等11个部门联合印发《内蒙古自治区可再生能源制氢产业安全管理暂行办法(试行)》(以下简称《暂行办法》)。《暂行办法》明确，绿氢项目不需取得危险化学品安全生产许可。这意味着，继河北、吉林等省份之后，内蒙古也对可再生能源制氢在危化品许可方面进行政策松绑。

《暂行办法》明确，该许可可放松政策限于绿氢生产环节，绿氢运输仍需按照危险货物运输管理，从事绿氢道路运输应向交通运输主管部门取得道路危险货物运输相关许可。移动式压力容器、气瓶的充装单位应向特种设备安全监督管理部门取得充装许可。

此外，《暂行办法》允许在化工园区外建设绿氢项目和制氢加氢一体站。绿氢加氢站参照天然气加气站管理模式，经营性绿氢加氢站应向燃气主管部门取得经营许可。

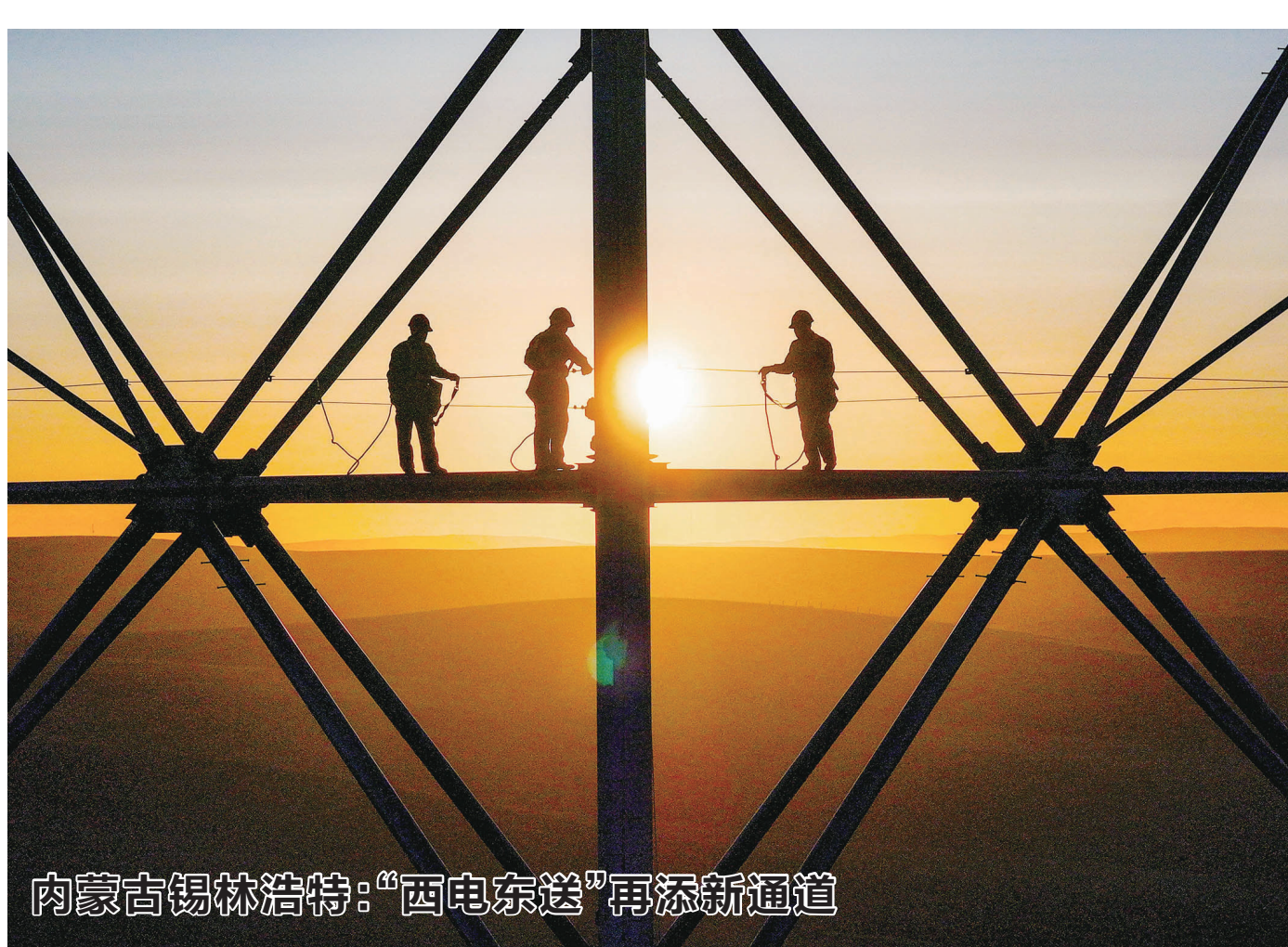
长期以来，国内政策将氢列为危化品范畴，制氢项目属于危化品生产领域，须布局在化工园区内，且需要取得危化品生产许可证。这在一定程度上提高了绿氢制造成本，限制了绿氢行业发展。

2020年4月发布的《中华人民共和国能源法(征求意见稿)》，将氢能列为能源范畴。2022年3月，《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》出炉，首次明确氢的能源属性。在业内，将氢能从作为“危化品”管理调整为作为“能源品种”进行管理的呼声较大。(辛华)

世界单体最大推力 电动振动试验系统研制成功

本报 4月15日，苏州东菱振动试验仪器有限公司自主研制的100吨电动振动试验系统通过鉴定。在中国机械工业联合会组织的科技成果鉴定会上，中国科学院院士胡海岩、翟婉明领衔的7位行业权威专家一致认为，ES-1000型(100吨)电动振动试验系统是我国自行研制的单体最大推力电动振动试验装备，获得多项国家发明专利，具有完全自主知识产权。该装备为全球首台(套)，总体水平国际领先。

该系统可满足我国航空航天、船舶、轨道交通等重大部件乃至整机的可行性试验需求，为我国高端装备制造的整机和零部件模拟现实工况提供正弦振动、随机振动、冲击、连续碰撞等力学试验。同时，该系统还可与环境试验箱进行综合环境的可靠性试验，为解决我国重点科研产品进行大推力振动试验的瓶颈问题，提供全面解决方案。(宗和)



内蒙古锡林浩特：“西电东送”再添新通道

图片新闻

眼下，张北—胜利1000千伏特高压输电交流项目工程内蒙古段组塔工作进入高峰阶段，电力工人抢抓工期，力争早日完成组塔任务。

该项目起于河北省张家口市张北变电站，止于内蒙古锡林浩特市胜利变电站，于2023年8月开工建设，总投资67.86亿元，每年可向京、津、冀、鲁、苏等地送电约700亿千瓦时，是我国“西电东送”国家电网重要组成部分，也是内蒙古第八大特高压输电通道项目工程，计划年内投入运行。

人民图片

南方电网深圳供电局保障300余座超充站接入，助力深圳构建超充网络 一季度深圳新能源汽车充电量同比增长10.9%

本报 4月17日，从南方电网深圳供电局获悉，一季度深圳新能源汽车充电量达6.7亿千瓦时，同比增长10.9%，相当于可为超过1200万辆动力电池容量为50千瓦时的电动汽车充满电。这从侧面反映出深圳新能源汽车市场向好及充电基础设施的有效运行。目前，深圳市已有336座超充站投运，南方电网深圳供电局在电网调度、配网规划、用户报装等方面保障超充站规模化接入时电网的安全稳定运行。

“随着越来越多的高功率超充站接入电网，用电负荷的增长给我们造成了不小压力。”南方电网深圳供电局配网管理部电网规划经理尚龙表示，“为了更好地满足超充站用电接入，我们把工作做到了前端，通过政企协同，主动调研掌握每个超充站用电需求，并进行用电接入‘一站一评估’，提前为各站点出具接入方案，确保各站点的充电负荷与该片区电网的承载能力相匹配，并且电力接入工程与客户建设工程同时进行，让站点在最短时间送电。”

据悉，对如深圳巴士集团等有批量建设需求的客户，深圳供电局开辟用电报装绿色通道，安排专门大客

户经理全程跟进。南方电网深圳供电局市场部扩产周旭表示：“我们持续优化流程、简化资料，全力保障全市各类充电桩及时高效接电。对于超充站，客户只需一次性提交站址清单及报装资料，就能在全市畅‘建’无阻。”

为此，深圳供电局也与市、区发改委，各超充站建设运营商进行深入沟通，建立了从建设初期到投运全链条用电协调机制，确保能提前掌握全市超充站布点及用电需求，全面保障下一步充电站的规模化接入。

在调度和能源管理方面，南方电网深圳供电局优化电网运行手段，特别是在午间、凌晨等高峰用电时段，动态评估电网风险。南方电网在深充电站(含超充站)等已全部接入深圳虚拟电厂管理中心，接入规模达26万千瓦，可参与深圳市虚拟电厂精准响应。“以一户家庭报装容量6千瓦来算，这部分电量相当于4万个家庭的用电需求。”深圳虚拟电厂管理中心管理经理李江南说，“我们也呼吁更多的超充站点能接入到深圳虚拟电厂管理中心，参与电网运行和电力市场。”

“对于车主来说，超充站充电快，体验好；对于运营而言，液冷超充设备的集约程度高，环境友好，有力降低充电桩的全生命周期运营成本；对于电网而言，能实现对各场站充电功率的高效管理，也提升了分布电力资源的利用效率。”南方电网深圳供电局业务拓展专员邱凯翔认为，推广超充是多方受益之举。

不仅作为电力“保障者”，南方电网深圳供电局也积极成为超充站“建设者”。“插上充电枪，扫码，去会展中心旁边咖啡店买杯咖啡回来，就差不多充满了。”在深圳福田会展中心超充站，市民陈先生体验超充后说道。该站点由南方电网深圳供电局通过改建充电桩建成，是南方电网首座全液冷超充站，目前每天有超过100台车到场充电，是改建前的3倍多。

据了解，自深圳启动“超充之城”建设以来，南方电网已通过新建、改建、扩建、升级充电桩等措施，在深圳福田、南山、盐田、宝安、龙岗、龙华、坪山、大鹏8个区，建设了20座超充站。站点围绕核心商圈、交通枢纽、政务场所等规划，充分考虑了场地条件、车流情况等要素，一季度为超20.9万车次提供充电服务。(胡美施)