

蓄势新产业 2019年储能和新能源汽车行业发展年度报告



2019年初，行业乐观估计全年我国电化学储能新投运装机功率有望突破1吉瓦，新能源汽车销量有望达到160万辆。然而，依靠政策驱动迅速崛起的新兴产业也会因为政策的变化而产生波动，储能和新能源汽车产业便是最好的例证。

截至2019年12月底，行业对储能和新能源汽车市场前景的乐观预估纷纷落空。储能和新能源汽车产业纷纷经历高开低走，产业呈现曲折发展状态。

储能产业进入减速调整期

2019年，我国储能产业在“电化学储能累计装机功率首次突破吉瓦时，当年新增投运的电化学储能装机功率规模达612.8兆瓦”的良好基础上开始新征程。2019年5月28日，则是一个转折点，将2019年储能产业发展状况分割为阔步向前和减速调整两种基调。

2019年1~6月，我国新增电化学储能装机规模为116.9兆瓦。虽然这一成绩同比2018年同期降低了4.2%，但是整体仍保持了2018年的蓬勃发展态势，其中最大的推动力来自电网侧储能，同比2018年同期增长了189.8%。

2019年初，国家电网有限公司和南方电网有限责任公司相继发布关于促进储能产业发展的指导意见，大大鼓舞了储能从业者的信心，产业各方对2019年电网侧储能的项目规模充满期待。根据统计，湖南、广东、江苏、浙江、福建、甘肃等地电网企业规划的，有望在2019~2020年建设投运的电网侧储能项目装机功率约达1000兆瓦。

但是，电网企业推动储能项目建设的决心和态度主要取决于储能是否计入输配电定价成本。2019年5月28日，国家发展改革委正式发布新修订的《输配电定价成本监审办法》明确指出，抽水蓄能电站、电储能设施不得计入输配电定价成本。电网企业推动建设储能项目的积极性明显降低，一批已经规划或者将要规划的电网侧储能项目无奈暂缓甚至取消。电网侧储能随即从2019年初的如火如荼转入低迷。

如果说暂缓或取消一批电网侧储能项目的举动只表明了电网企业的犹豫踌躇，那么2019年末国家电网有限公司《关于进一步严格控制电网投资的通知》提出的“不得以投资、租赁或合同能源管理等方式开展电网侧化学储能设施建设

，以及不再安排抽水蓄能新开工项目等”，则是“官宣”了对电网侧储能的态度。

在电网侧储能发展遭遇“刹车”之际，“东边不亮西边亮”的情形并未光顾储能产业。2019年，由于一般工商业电价再降10%导致峰谷电价差变小、储能用户企业持续经营风险增加，辅助服务市场趋于饱和、调峰调频价格不断降低等诸多因素影响，用户侧和发电侧储能也呈现一片万马齐喑之势，全年新开工投运项目稀少。

与市场转入减速调整期相对，是储能企业圈子的不断扩大。2019年，国内开展储能业务的企业数量有所增加，有不少从光伏、电能质量治理等领域跨界而来的企业。“僧多肉少”导致企业大打价格战，储能企业的盈利状况堪忧，同时也埋下了一定安全隐患。

不过，寒冬之下，万物仍然生长。2019年，我国储能产业在“倒春寒”中同样取得了一定发展。例如，在商业模式创新方面，青海共享储能的横空出世，无疑为储能探索了一条市场化的新路。在政策方面，政府也出台不少政策支持储能发展，国家发展改革委、国家能源局等部门发布了《贯彻落实2019-2020年行动计划》，一批国家级储能示范项目出台或重新启动。

新能源汽车市场换轨阵痛

如果说2019年储能产业的市场波动是意料之外的话，那么2019年新能源汽车市场的下滑则似乎有迹可循。补贴退坡的时间节点，必然会带来市场的阵痛，只是强烈的程度比人们设想的更严重。

2019年，我国新能源汽车补贴政策迎来最大幅度退坡，中央财政补贴退坡幅度达50%，地方财政补贴被取消。这直接导致了2019年7月以来新能源汽车销量的同比连降，拉低了今年新能源汽车的总销量。中国汽车工业协会统计数据显示，2019年1~11月，我国新能源汽车销售104.3万辆，同比累计仅增长1.3%，与年初预估的160万辆销量目标差距很大。

具体到新能源车企方面，新能源汽车市场的不景气，对比亚迪、北汽新能源等传统车企来说，带来的是销量下降，企业盈利压力增大。而对造车新势力企业来说，则可能是一道攸关企业生死的考验。2019年，一些造车新势力相继出现裁员、资金紧张、交付不理想等问题。行业人士纷纷感叹 新能源汽车市场洗牌已经提前开始了。

补贴政策调整，还影响了2019年动力电池的发展走向。动力电池技术不再朝着唯高能量密度为导向发展，转而同时开始重视经济性，以市场为导向。以往因为能量密度难以获得突破而被市场舍弃的磷酸铁锂、锰酸锂电池，因为具有低成本优势而重新被车企所青睐。动力电池产业格局从三元电池一家独大开始转为多种技术路线齐头并进。

充电基础设施方面，2019年初，新能源汽车补贴政策调整一项重要改变就是地方财政补贴不再用来补贴购车，而是用来补贴充电基础设施建设和运营。北京、深圳等城市相继出台了充电基础设施运营补贴，这一定程度推动了2019年充电基础设施的发展，具体表现为公共充电桩数量明显增加，充电设施运营企业重建轻管问题有所改善，车主充电便利性和体验感提高。中国电动汽车充电基础设施促进联盟数据显示，2019年1~11月，我国共新投运公共充电桩16.4万个，同比去年同期增长116.6%。

氢燃料电池汽车方面，产业发展明显提速升温。一系列促进氢能发展的利好政策出台。2019年初，氢能首次被写入《政府工作报告》；5月，《长三角走廊建设发展规划》发布；各地方政府也出台了系列支持政策。氢燃料电池公交车在上海、郑州、成都、云浮、张家口等城市示范运营。各大企业纷纷加速布局氢燃料电池汽车领域，其中既有亿华通、雄韬股份这样的高新技术企业，也有国家电投、东方电气这样的央企。

企业的积极布局，推动了氢燃料电池技术获得新突破，氢燃料电池发动机核心零部件首次完全实现国产化、功率密度突破500瓦/千克、使用寿命延长。中国汽车工业协会数据显示，2019年1~11月，我国氢燃料电池汽车产销分别完成1426辆和1337辆，同比分别增长398.6%和375.8%。（记者 邓恢平）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/151032.html>