

布局电池产业 重庆在下一盘大棋

重要落子动力电池、储能电池、未来新型电池

7月2日，位于涪陵高新区瑞浦兰钧重庆基地电池项目顺利封顶，将生产配套乘用车及商用车的动力电池以及家储和工商业储能电池等产品，预计产值将达百亿元。

不仅仅是瑞浦兰钧重庆基地，今年以来，重庆在电池领域接连落子、动作频频。

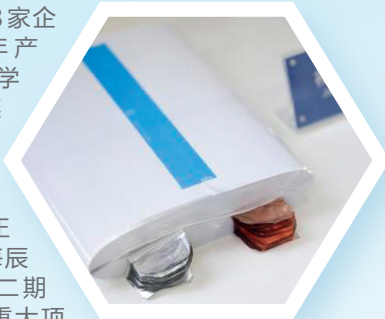
今年2月，巴南与重庆特古工业科技集团有限公司等3家企业联合打造年产15GWh电化学储能全产业链智造基地；5月，长寿杰瑞循环锂电池资源回收一期正式开工；9月，海辰储能重庆基地二期即将投产……重大项目的火力全开，折射出重庆在电池产业的筹谋布局。

“电池产业，是重庆打造新能源及新型储能特色优势产业集群的重要支撑。”市经济信息委电子处相关负责人表示，2025年，全市电池产业产值同比增长34.2%，川渝地区动力及储能电池产量全国占比22%，重庆已成为我国电池产业核心制造基地之一。

其中，动力电池、储能电池、未来新型电池就是重庆电池棋盘上的三枚重要落子。



▲重庆悦来国际博览中心，来自海外的观众正在参观长安汽车的固态电池。



▲位于铜梁区的海辰储能智能制造工厂，展示的裸电芯。



▲位于铜梁区的海辰储能智能制造工厂，工作人员正在操作设备生产。

动力电池 不断补齐产业拼图

“以前造车，肯定是我们先从供应商那边拿原料，然后再在自家工厂进行生产、组装。”赛力斯相关负责人说，且不论供应商生产效率如何，光是运输环节就需要大量的时间成本。

为此，川渝时代在赛力斯工厂内投建“厂中厂”，解决动力电池配套问题，提升产品交付速度。

目前，该产线已实现稳定量产，年产能10GWh~12GWh，可配套13万~26万辆整车的电池需求，与赛力斯当前的整车产能高度匹配，成为赛力斯问界车型的核心电池供应来源。

事实上，赛力斯此前面临的动力电池配套难题，正是重庆车企面临的共性问题。

为了尽早突破这个瓶颈，近年来，重庆在本地先后引入宁德时代、弗迪、赣锋、耀宁、瑞浦兰钧、太蓝等多家新能源汽车动力电池企业。

比如，弗迪电池在重庆布局电池业务总部及电池研究院，弗迪锂电池在璧山产出的比亚迪刀片电池占全市动力电池市场份额超90%。

值得注意的是，锂电产业环节多、供应链长，为了推动动力电池企业最大限度降低成本、加快研发进程、实现提质扩能，重庆正加速补齐产业链拼图，构建“上游材料—中游制造—下游应用”的全产业体系。

在原材料方面，重庆已实现正负极材料、隔膜、电解液等关键环节覆盖，布局有特瑞新能源、金汇能、恩捷、新宙邦等一批原材料企业。

在电芯及电池包方面，重庆汇聚宁德时代、弗迪、海辰、赣锋、冠宇、紫建等头部企业。

在应用方面，重庆正推动新能源汽车及配套设施、智能终端等应用场景建设全面提速。

储能电池 向长时、智能方向迈进

机械臂上下翻飞，AGV小车穿梭自如……近日，记者走进位于铜梁的海辰储能“灯塔工厂”，车间内一派繁忙景象。

每天，约10万颗电芯从这里下线发往世界，其中就包括首款千安时长时储能专用电池。该产品2025年6月在此量产下线，同年10月，搭载该电池的储能系统便开启全球交付。

当下，储能行业迎来高速发展期，却也面临着产能结构性分化、供应链韧性不足、长时储能产线紧缺等现实挑战。

特别是，随着全球新能源装机规模持续增长，长时储能在提升新能源消纳能力、增强电网调节韧性、保障电力系统安全稳定运行等方面的价值日益凸显，成为全球能源转型的重要支撑力量，储能时长正由传统2~3小时向4~8小时加速演进。

正是看到了行业大势所趋，重庆储能电池正向着增加时长、AI智能运营、产业链全球化布局等方向不断迈进。

比如，作为长时储能的佼佼者，2025年，海辰储能全球储能电池出货量位居行业前两名，企业订单已排至2027年，高端产能供不应求。

得益于强劲的市场需求，2025年以来，海辰储能调整国内布局，在铜梁区新建2条15GWh长时储能产线，新建产线已于2025年11月6日动工，预计2026年9月投产。

不仅仅是海辰储能，当前，重庆已经布局冠宇、瑞浦兰钧、太蓝、领新、清安等多家储能行业企业。

新型电池

积极卡位电池产业新赛道

今年3月，重庆太蓝新能源有限公司与雅迪科技正式推出搭载量产半固态电池的高端电摩“雅迪冠能星舰II-200L”，标志着固态电池技术在两轮车场景实现商用落地。

众所周知，相较于传统液态电池，固态电池的电解质层具有致密、稳定的特性，能显著降低内部短路的发生概率，从而有效防止热失控，提升电池安全性。

由此，固态电池成为全球公认的下二代电池技术，被列入中国、美国、欧盟、日韩等主要国家的发展战略，这也成为重庆面向未来的主攻方向。

其中，太蓝新能源就是其中的代表。

目前，太蓝新能源已成功制备出世界首块单体容量120Ah，以及实测能量密度达到720Wh/kg的全固态锂金属电池，刷新体形化锂电池单体容量、最高能量密度等多项行业纪录。

据了解，太蓝新能源拥有国内首条半固态电池量产线，眼下，固液混合和全固态电池正在分阶段、分场景逐步落地。

其中，固液混合电池已经持续量产，面向两轮、储能等存量市场配合客户进行交付，与车企合作的大动力项目也在持续落地，还和国内头部机器人及无人机企业达成合作。

企业相关负责人表示，全固态电池商业化进程需要更长的爬坡期，预计在2027年前后，全固态电池将率先在部分高端车型实现小批量示范应用，完成技术验证和早期市场探索。

不过，全固态电池想要真正进入大众消费市场，还依赖于材料体系突破和规模化制造带来的成本曲线下降，预计将在2030年之后。

除了固态电池，当前，重庆还前瞻布局钠离子电池等前沿领域，积极探索发展钠电、液流等方向。

比如，超威集团已在重庆两江新区建设钠离子电池研究院，计划在2027年，钠离子电池将实现百兆瓦时级规模化量产。

市经济信息委电子处相关负责人表示，未来，电池产业将呈现多元技术格局，锂电池主导地位稳固，固态电池与钠离子电池加速突破，材料创新将推动电池向高能量密度、长寿命、低成本、安全可靠和环保可持续等方向发展，产业将从规模扩张转向高质量发展。

上游财经综合重庆日报

新闻链接

海南将成为中国首个不再卖燃油车的省份

近日，海南省人民政府对外发布《“十五五”海南国家生态文明试验区规划（美丽海南建设“十五五”规划）》（简称《规划》）提出，平稳推进2030年禁售燃油车，预计届时海南新能源汽车保有量占比从2025年的23.75%提升至45%。这意味着海南将成为中国第一个不再卖燃油车的省份。

