

今年1-7月,氢能投资超2500亿元,但目前全国燃料电池汽车保有量不足万辆,且推广模式不可持续、核心技术未突破

燃料电池汽车市场“表热里虚”

■本报记者 卢奇秀



“近年来,佛山的燃料电池汽车跑不起来。”广东省佛山市环境与能源研究院院长赵吉诗在近日召开的氢能与燃料电池技术及应用国际峰会上表示,当地的燃料电池汽车应用陷入困境。

作为我国燃料电池汽车推广的先行者,佛山拥有80多条城市公交示范线、约1500辆各类燃料电池汽车、26座加氢站,数量和规模均位居全国前列。那么,究竟是何原因导致燃料电池汽车跑不起来?

财政买单 + 公交车示范不可持续

“问题主要出在氢气供应上。”一位知情人士向记者坦言。赵吉诗进一步解释:“氢气供应严重不足、用不起。”我国燃料电池汽车的推广区域与资源分布不匹配,且基础配套不足,撑不起车辆应用。同时,技术制约严重,如车用氢气的品质要求较高,纯度不低于99.97%,颗粒物不高于1mg/kg,但由于缺乏氢气检测机构,导致质量差的氢气被加注到车里,无法保障安全。

中国工程院院士彭苏萍表示,我国燃料电池汽车发展的基础薄弱,多项核心技术亟待突破,如催化剂、质子交换膜等缺乏成熟的量产产品,“企业不愿用国内产品,大多从国外进口。”

值得注意的是,为推广燃料电池汽车,目前各地主要是财政买单,以公交车示范为主。赵吉诗坦言,这种模式不可持续,一方面,高成本采购与运营给地方财政带来较大负担;另一方面,在电堆及系统大幅降价的情况下,车辆越卖越贵的脱钩现象突出。

在赵吉诗看来,像佛山这样的制造业城市,在氢能产业链装备制造方面具有先天优势,“示范更多是为了加快技术迭代、降低成本。”

上述业内人士也建议,当前佛山燃料电池汽车的发展模式亟待创新,或可借鉴日本燃料电池汽车的发展思路,主攻装备制造出口。

地方保护 + 恶性竞争导致推广难

近年来,政策和资本对燃料电池汽车产业青睐有加。彭苏萍指出,据不完全统计,我国涉及氢能上中下游产业的企业已超过2000家,其中,中下游企业及项目占比超过70%。

北京亿华通常务副总经理于民指出:“今年1-7月,国内以氢能产业名义投资的金额超过2500亿元。”同时,国内多个省、市制定了“十四五”氢能及燃料电池汽车发展规划。

与之形成鲜明对比的是,燃料电池汽车市场仍很小。截至目前,我国新能源汽车保有量达678万辆,其中燃料电池汽车数量不足1万辆;今年以来,燃料电池汽车单月销量更是不足百辆。

同济大学教授魏学哲坦言,从应用规模来看,政府支持下的投资热情并没有“融化”市场的“坚冰”,燃料电池汽车推广仍步履维艰。

中国船舶重工集团第七一八研究所研究员蒋亚雄表示:“现在燃料电池汽车行业竞争激烈,电堆等产品甚至打起了价格战。”虽然很多地方出台了氢能及燃料电池汽车发展规

划,但缺乏国家层面的产业布局,同时,各地发展不平衡,出现恶性竞争。

赵吉诗介绍:“地方在招商引资时,落地就有订单,否则就没有,导致企业到各个城市重复投资建设,但产能又得不到充分释放,最后导致政府也‘留不住’企业,甚至把企业拖垮。”当前燃料电池汽车市场环境亟待优化,应鼓励跨省跨区合作,避免政府出于地方保护或其他原因过度干预行业发展,扭曲交易价格。

长三角、珠三角、京津冀应先行

日前,北京市、上海市和广东省入选我国首批燃料电池汽车示范城市群。业内普遍认为,我国氢能与燃料电池汽车由此迈入产业化发展的关键节点。根据《节能与新能源汽车技术路线图》规划,到2030年,我国将实现燃料电池汽车累计推广100万辆,投资建设加氢站超1000座。

在此背景下,行业应如何发展?“培育发展氢能及燃料电池汽车市场,需要财力和活

力。长三角、珠三角和京津冀应成为氢能产业发展先行区,只有这些区域发力,燃料电池汽车的星火才有希望燎原。”赵吉诗建议,要探索符合市场规律的关键零部件的定价机制,加强对外合作,避免产业发展初期出现价格战;聚焦零部件关键核心技术突破,夯实安全可控的关键零部件配套体系,通过强化产品技术、匹配能力及形成强大的供应链管理,逐步降低零部件制造成本;实

时掌握市场价格的运行情况,加强价格监测机构建设,推进价格监测信息化建设。

中国工程院院士郑绵平也指出,我国燃料电池汽车产业化进程明显晚于电动汽车,氢能与燃料电池产业链、核心技术、关键零部件、基础材料等方面还不健全。因此,政策、技术和市场要形成合力,推动燃料电池汽车构建健康的产业链,实现资源要素合理配置。



车市透视

从1月的7.2%一路上涨至8月的17.8%

新能源汽车市场渗透率快速攀升

■本报实习记者 杨梓

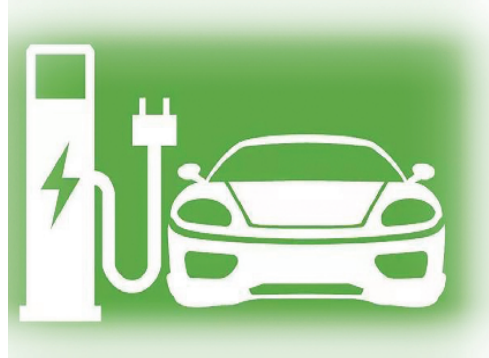
中汽协的统计数据显示,今年8月,我国汽车产销分别完成172.5万辆和179.9万辆,环比分别下降7.4%和3.5%,同比分别下降18.7%和17.8%,是自5月以来我国汽车产销量连续四个月出现的环比、同比双降情况。但同时,新能源汽车产销却持续向好。数据显示,今年1-8月,新能源汽车产销分别完成181.3万辆和179.9万辆,同比均增长1.9倍;新能源汽车市场渗透率已从年初的7.2%升至目前的17.8%,其中新能源乘用车市场渗透率更是达到19.8%。

现状:新能源车与燃油车市场此消彼长

具体来看,1-8月,新能源汽车市场渗透率分别为7.2%、7.6%、9.0%、9.1%、10.2%、12.7%、14.5%、17.8%,呈稳步上升的趋势,且近两个月加速态势明显。

“今年以来,新能源汽车销量增长迅猛,而燃油车销量却一直下降,这使得新能源汽车市场渗透率出现大幅增长的态势。”乘联会秘书长崔东树对记者表示,新能源汽车与燃油车走势形成了强烈的差异化,推动车市加快新能源转型。兴业证券指出,由于多数车企优先保证新能源汽车芯片供应,导致燃油车受芯片短缺影响出现了销量受阻。

乘联会的统计数据显示,8月,自主品牌中的新能源汽车市场渗透率为35%;豪华车中的新能源汽车市场渗透率为24.1%,而主流合资品牌中的新能源汽车市场渗透率仅有



2.7%。同时,8月,电动汽车中的高端车型销量增长强劲,中低端走势较弱,其中A00级批发销量达8.3万辆,达纯电动销量的33%;A级电动汽车销量占纯电动的比重为27%,从谷底回升;B级电动汽车销量达6.1万辆,环比7月增长23%,占纯电动的比重为24%。

威马汽车创始人沈晖表示:“新能源汽车尤其智能电动汽车重塑了汽车产业格局,推动了商业模式转型。从目前新能源汽车的强劲表现来看,很大程度会提前完成市场渗透率达20%的目标。”

但值得注意的是,目前新能源汽车市场绝大部分份额被A00级车型占据。据统计,今年1-8月,五菱宏光MINI EV销量为221492辆。业内人士指出,目前我国智能电动汽车占比仍较低。

“未来(新能源汽车市场)以自主品牌为主的发展趋势将更加明显。”崔东树认为,未来主流产品的性价比将进一步提升,15万-20万元的电动汽车市场份额将持续扩大,对比燃油车将形成更大优势。

原因:非限购城市私人消费持续增长

新能源汽车的迅猛发展主要得益于私人消费的增长。数据显示,2020年,全国私人新能源汽车增加32.1万辆;今年1-7月,全国私人新能源汽车增加63.1万辆,公共新能源汽车增加15.9万辆。从占比来看,2019年,私人新能源汽车增加量占新能源汽车总增加量的比重为54.3%,2020年该比重迅速提升至71.5%;今年1-7月,该比重进一步提升到77%。由此可见,新能源汽车市场化转型日益明显。

同时,消费领域转变也体现了新能源汽车市场化的提速。工信部装备工业发展中心发布的《中国汽车产业发展年报2021》(下称《年报2021》)显示,2020年新能源汽车主要消费区域由限购城市向非限购城市转变,私人消费在非限购城市的占比达60%,非限购城市对新能源汽车市场的贡献增大。最新统计数据表明,今年1-7月,私人新能源乘用车在非限购城市和限购城市的销量分别为60.7万辆和30.3万辆,约为2:1。

此外,新能源汽车在私人消费领域的推广得益于车辆性能的大幅提升。《年报2021》显示,我国纯电动乘用车平均续航里程从2016年的253km提升至2020年的378km,提升幅度为49.4%;纯电动客车平均续航里程从2016年的218km提升至2020年的423km,提升幅度为94.0%,极大缓解了用户的里程焦虑。据了解,新能源汽车续航里程增长的主要原因是整车电量提升及电耗降低。

摩根大通的研究报告指出,随着充电网加快建设、完善,充电及续航里程限制已相对降低,再加上市场竞争及电池技术发展,使得车辆定价越来越可负担,相信中国新能源汽车的需求及增长将趋于稳定。为此,该行调升2025年中国新能源汽车市场渗透率预测至35%,远高于政府20%的目标。

展望:车企应靠质量竞争而非数量

川财证券预计,待芯片短缺问题缓解后,新能源汽车单月渗透率将小幅回落。那么,未来新能源汽车产业如何实现可持续发展?工信部部长肖亚庆近日表示,中国新能源汽车企业的数量太多,处于小而散的状况,未来将在充分发挥市场主体作用的同时,鼓励企业兼并重组做大做强,进一步提高产业集中度,促进行业高质量发展。

赛迪研究院的统计数据显示,截至2020年底,我国新能源汽车总产能达2669万辆,但去年新能源汽车总销量为136.7万辆,超2500万辆产能未发挥。

清华大学教授、世界汽车工程师学会联合会终身名誉主席赵福全对记者表示:“新能源汽车企业应靠质量竞争,而非数量。投入产出比决定了企业的竞争力,当企业数量过多、市场规模有限时,产业并不健康,企业也很难研发出有竞争力的产品。”

在赵福全看来,目前新能源汽车行业热度持续攀升,但企业过度参与,这是一种资源浪费。“应建立公平公正的良性竞争环境,千万不能是‘劣币驱逐良币’,形成恶性竞争,进而造成质量失控,最终对整个产业和社会带来不利影响。”赵福全指出。

新能源汽车强国之路 需要头部效应

■王旭辉

工信部部长肖亚庆近日在国新办发布会上表示,现在新能源汽车企业的数量太多处于小而散的状况,要充分发挥市场作用,鼓励企业兼并重组做大做强,进一步提高产业集中度。这为我国新能源汽车企业发展指明了方向。

新能源汽车曾连续7年写入政府工作报告(2017年使用的是“清洁汽车”一词),在各方支持及政策助力下,传统车企加快转型,造车新企业强势入局,互联网等科技公司也纷纷跨界造车。同时,逐渐发展起来的整车制造带动充电、动力电池等产业链上下游企业共同发展,新能源汽车市场逐渐“热”了起来。天眼查统计数据显示,截至今年9月,我国新能源汽车整车制造企业有198家,其中150家在2018-2020年注册,并有超过33.2万余家新能源汽车相关企业登记在册。

随着新能源汽车产业不断升温,头部效应逐渐显现。今年8月的统计数据表明,在新能源汽车整车制造领域,批发销量突破万辆的企业有5家——比亚迪(60858辆)、特斯拉中国(44264辆)、上汽通用五菱(43783辆)、上汽乘用车(16998辆)、广汽埃安(11613辆),合计约17.75

万辆,占比超58%;在动力电池领域,排名前四的宁德时代、比亚迪、国轩高科、中航锂电装机量占总装机量的比重逾八成;充电运营企业充电桩数量超过1万个的有11家,其充电桩总量占比逾九成……

“鼓励企业兼并重组做大做强”的新要求,既是推动新能源汽车产业转型升级、加快转变发展方式的重要举措,也是提升我国新能源汽车产业竞争力的必然趋势,有利于提高资源配置效率,培育发展具有国际竞争力的大企业大集团。尤其在降碳要求愈加严格、资源环境约束日益严重、国际间产业竞争更加激烈的新形势下,加快新能源汽车企业兼并重组,是促进企业抢占行业制高点、提高发展质效的重要着力点。而且,正如肖亚庆所指出的那样,新能源汽车具有技术含量高的特点,所以资源应尽可能市场化集中,避免分散。

可以预见的是,新能源汽车在经过新一轮洗牌后,最终能留下来的必将是掌握核心技术、用心造车的企业。尤其对自主品牌而言,要通过市场竞争走向高端化,不仅要强调智能化,还要巩固传统的技术优势,回归车辆性能本身,造出更好体验的产品,才能有更大作为。

