

# 燃料电池汽车示范城市群蓄势待发

政府正出台相关政策细则,企业需提高产品可靠性并积极寻找应用场景和商业模式

■本报记者 仲蕊

截至目前,财政部等五部委联合发布的《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》(下称《通知》)已有月余,从产销数据来看,政策效应发挥作用还需一定周期,各地政府和主管部门正加快出台细则,抢抓政策红利。

据了解,《通知》一改以往“国补+地补”的补贴模式,转由中央政府将政策奖励下发给示范城市群所在的地方政府,再由地方自主制定并实施产业发展奖励政策,被看作是燃料电池汽车产业发展的转折点。

## 明年或迎较大规模装车潮

中汽协近日发布的汽车工业经济运行情况显示,今年9月,燃料电池汽车产销量分别为155辆和173辆;今年1-9月,燃料电池汽车产销分别完成879辆和906辆。而2019年1-9月,该数据分别为1315辆和1251辆。

有观点认为,“以奖代补”政策推进速度较慢,按照这样的趋势,今年的燃料电池汽车装车潮不会出现。究其原因,《通知》下发前,由于相关政策缺失,造成市场趋冷。《通知》下发后,示范城市群相关细则还在完善中,因此,今年燃料电池汽车产销量难以大幅上涨。

“根据政策,示范城市群第一年补贴最高,预计相关企业会尽量争取进入第一年指标,因此未来一

年内,燃料电池汽车数量有望大幅增长。《通知》落地前,行业虽然趋冷,但也有更多时间冷静思考,使得产业格局更加清晰,发展思路也更加明确,同时企业的技术迭代能力得到积累和提升,这些都为后续燃料电池汽车产量增长提供了基础。”上海燃料电池汽车商业化促进中心战略研究部高级经理邬佳益认为,基于上述考虑,预计明年燃料电池汽车将迎来较大规模装车量。

邬佳益强调,示范城市群应有节奏地推进车辆部署,不鼓励提前上量,因此未来燃料电池汽车装车量不会出现指数级增长。同时,不少业内人士表示,碳达峰、碳中和目标为氢能产业提供了长期驱动力。

## 上海出台支持细则领全国之先

11月3日,上海市发改委公布了《关于支持本市燃料电池汽车产业发展若干政策》(下称《若干政策》),标志着上海打响了全国燃料电池汽车示范应用的第一枪。据了解,其他示范城市群也在积极制定相关细则。

邬佳益表示:“示范城市群的示范政策对产业发展将起到积极的促进作用,推动

行业规范化发展,避免一哄而上、各自为战、低水平重复建设等问题,为后续的规模化发展积蓄能量。”入选示范的城市群均具备一定的燃料电池车辆示范经验,无论政策制定还是运营场景、商业模式,都会给后续示范运营提供帮助。

同时,解决加氢站建设滞后、氢气使用成本高、绿氢生产地与使用地不匹配

等产业难题,需要各地政府、企业的合力攻关。业内专家坦言,现阶段交通领域的用氢规模较小,无法撼动原有的氢气价格体系,且氢气储运成本较高,未来亟需多路径提高氢气的经济性,并逐步用绿氢替代。此外,在示范期内,需要示范城市群各政府针对产业发展现状进一步完善细则。

## 非示范城市需切合实际发展氢能产业

那么,未进入示范城市群的地区应如何发展呢?邬佳益认为:“氢能对各地而言,不是要不要干的问题,而是怎么干的问题。”事实上,未进入示范城市群的地区也出台了氢能、燃料电池汽车政策和规划,在碳达峰、碳中和目标驱动下,未来均有发展氢能的需求,应切合实际发展。在邬佳益看来,示范城市群是氢能发展的探路者,可为其他城市提供经验借鉴,这将有利于其他城市结合自身摸索出适宜的路径。

国联证券分析认为,当前燃料电池产

业竞争格局尚未明朗,龙头企业尚不具备足够的议价能力,未来随着燃料电池市场规模扩大,一批优质龙头企业将在快速成长的同时,形成竞争壁垒。届时,产业竞争格局将形成金字塔结构。

“目前燃料电池汽车体积小,同时企业没有一定的市场占有率,因此不应将目光仅聚焦在车辆产销量上。如果企业想获取订单和补贴,应着力提高产品的可靠性,寻找应用场景和商业模式。保质保量地完成示范任务是示范城市群的首要任务。”邬佳益建议,未来几年是

政策的红利期,企业需整合资源壮大实力,避免单打独斗。同时,由于大部分企业回款期、补贴获取周期较长,因此应致力于优化内部的现金管理,保证资金流稳定健康。



# 新能源汽车要有新的盈利模式

■王旭辉

工信部近日公示的2019-2020年度新能源汽车补贴预拨审核情况显示,新能源乘用车收揽大部分补贴。同时,根据财政部等四部委于2020年发布的《完善新能源汽车财政补贴政策的通知》,新能源汽车财政补贴政策实施期限延长至2022年底。也就是说,到2023年,新能源汽车将进入“零补贴”时代。补贴退坡近在眼前,对于普遍陷入盈利困局的新能源车企而言,尽快创新盈利模式、实现可持续发展成为当务之急。

传统车企主要通过卖车、保养、售后、保险等方式获得收益,相比之下,新能源汽车是跨界融合的产物,盈利受电池、软件、芯片等多重因素影响。目前,整车销售仍是新能源汽车的主要收益环节,但投入巨大,且产出低于预期。在这种情况下,部分发展得好的新能源车企通过售卖新能源正积分、碳积分等获得

收益。如特斯拉2020年首次实现全年盈利,净利润为7.21亿美元,其中靠卖碳积分获利15.8亿美元,如果除去该项收入,意味着特斯拉2020年亏损8.62亿美元。但毕竟汽车向新能源转型是大趋势,通过积分交易获利难以长久。

同时,对部分电动化转型较慢的车企而言,随着积分交易价格上涨船高,购买积分加剧了其成本压力。

今年以来,锂等动力电池原材料疯涨,大幅挤占了新能源车企的盈利空间。而且,随着新能源汽车市场竞争白热化,新能源车企为提高市场占有率,持续开展各种优惠以扩大销量,双向挤压下,新能源车企的财务状况不容乐观。

电动化发展得慢,市场机会丧失,发展得快,则整体盈利水平降低。在这种情况下,拓展增收渠道成为新能源车企的必然选择。

当前,新能源汽车加快从电动化迈向智能化、网联化,智能网联将成为拉动车辆销售的新动能,这意味着软件、自动驾驶等将成为汽车的核心竞争力。对此,已有越来越多新能源车企意识到“卖车不如卖软件”,如2020年小鹏汽车自动驾驶系统XPILOT 3.0软件包收入为5000万元,而今年一季度就达3000万元;大众汽车表示,10年后该公司的主要利润将产自软件、自动驾驶和出行三大领域……更重要的是,随着云计算、物联网等新一轮技术革命加速向汽车产业渗透,大数据服务、语音识别服务等多样化盈利渠道正逐渐被打通。

节流与开源同样重要。传统汽车产业链基本由整车厂掌握发动机、变速箱和底盘等核心技术,而在新能源汽车的构成中,以电池、电机、电控为代表的动力系统产业链基本由供应商来提供。这

意味着进一步加强整车厂与动力电池、充换电等环节的跨界合作,可有效减少新能源车企的研发和资本支出,并有利于共同抵御产业风险。

如前所述,在有补贴的情况下,新能源车企尚且大部分亏损,随着“零补贴”时代渐行渐近,新能源汽车要想与燃油车竞争,必须加快创新盈利模式,关键是挖掘电动化、智能化、网联化带来的新增长点。



资讯

## 乘联会:新能源汽车保值率低很正常

本报讯 11月3日,乘联会发布的分析报告指出,芯片短缺导致的供给不足短期难以解决,新能源汽车保值率低是很正常的。

该报告提及,芯片供应除产能因素外,还增加了人为因素,更加复杂,变得不可预期。旺季效应下的芯片短缺压力更大;部分地区突发疫情,情况不稳定。

乘联会称,新能源车企不应把保值率作为重要指标,因为在技术快速提升的节点,新能源汽车保值率很难达到较高的水平。

乘联会同时指出,在近期的保值率数据分析中,传统车用三年的指标去评价,而新能源汽车用一年的指标去评价,很合理。这体现了新能源汽车保值率偏低传统燃油车。目前,新能源车企应以发展技术、降低成本及价格为核心,不要把保值率作为关键指标去看。 (宗和)

## 上海:支持浦东新区开展自动驾驶测试与应用

本报讯 日前,上海市经济和信息化委员会、公安局、交通委联合印发的《上海市智能网联汽车测试与示范实施办法》(下称《办法》)提出,支持浦东新区根据国家和本市有关授权规定,制定完全自动驾驶智能网联汽车测试与应用的管理措施,有序报备实施,逐步向本市其他有条件的区域复制推广。

《办法》要求,测试与示范主体按照保障安全、由易到难、循序渐进的原则,达到一定测试或者示范里程并且期间未发生因车辆原因造成的安全事故,符合相关技术和资质要求并且通过相关测试和评审后,方可从低风险等级道路升级为高风险等级道路,方可从道路测试升级为示范应用和示范运营,方可从低技术等级自动驾驶升级为高技术等级自动驾驶。 (旭日)

## 江苏首批电动重卡半挂车投用



## 图片新闻

零排放、零污染、低噪音,充电4小时,载重70吨能跑100公里……10月31日,江苏首批9台电动重卡半挂车在中天钢铁集团有限公司交车。据了解,该批电动重卡半挂车由国网江苏常州供电公司携手国网江苏电动汽车公司促成交付,主要用于中天钢铁集团六厂成品运输。目前六厂钢材运转量每月达14万吨,每月用车量达2000车次,该批电动重卡半挂车投用后,每年可节约柴油消耗6.5万升,减排二氧化碳171吨,年运输成本降幅达21.2%。徐多/摄