

分拆氢燃料子公司捷氢科技至上交所科创板上市

上汽“氢战略”迈出扎实一步

■ 本报记者 仲蕊

近日,上汽集团发布公告称,将分拆氢燃料子公司捷氢科技至上交所科创板上市。本次分拆上市完成后,上汽仍将保持对捷氢科技的控制权。业内认为,分拆捷氢科技上市反映了上汽对氢燃料电池市场的前景寄予厚望,同时科创板再次迎来氢燃料电池企业。此前,亿华通、科威尔等氢能企业已在科创板上市。

在各地氢能相关政策的支持下,氢能及氢燃料电池汽车产业发展日渐明朗。

拆分上市酝酿已久

据了解,捷氢科技是上汽旗下独立的氢能子公司,成立于2018年,专注于氢燃料电池电堆、系统和核心零部件研发、设计、制造、销售及工程技术服务,并拥有一定的技术经验积累,产品覆盖物流车、客车和乘用车。

东莞证券表示,在碳达峰、碳中和目标指引下,能源结构加快转型和发展新能源汽车产业是必由之路。氢燃料电池汽车是新能源汽车的重要技术路线之一,近年来受政策大力支持,迎来重大发展机遇。在此背景下,深耕氢能多年的上汽对氢燃料电池汽车发展寄予厚望。其实,早在2006年,上汽就成立了燃料电池事业部,先后推出荣威750和荣威950氢燃料电池乘用车。2017年,上汽大通燃料电池宽体轻客FCV80上线。

2020年9月,上汽率先发布“氢战略”,计划在2025年前推出至少10款氢燃料电池整车产品,捷氢科技市值达到百亿级,同时建立起千人以上的氢燃料电池研发运营团队,形成万辆级氢燃料

电池整车产销规模,市场占有率达10%以上。

同时,值得注意的是,早在2020年就有消息称,捷氢科技有望迈出混改步伐,计划登陆科创板。今年6月,上汽突然叫停燃料电池汽车前瞻技术研发项目,决定不再对该项目投入募集资金。根据相关规定,上市公司最近三个会计年度内发行股票及募集资金投向的业务和资产,不得作为拟分拆所附属子公司的主要业务和资产。鉴于此,业内人士认为,上汽终止燃料电池项目正是为捷氢科技登陆科创板做准备。

寻求融资并提升技术

上汽发布的公告显示,通过分拆将捷氢科技打造成公司下属独立的氢能和氢燃料电池业务上市平台,并通过科创板上市进一步加大氢能和氢燃料电池业务核心技术投入,做大做强氢能和氢燃料电池业务,增强盈利能力和综合竞争

力。同时,上汽在公告中明确表示,捷氢科技通过分拆上市,可与资本市场直接对接,拓宽多元化、多层次的融资渠道,提高融资灵活性,为资本运作拓宽空间,进一步增强发展动力。

从产业发展来看,氢燃料电池汽车行业已由技术探索阶段进入商业化应用初期阶段。为抓住行业发展机遇,部分具有竞争力的企业已实现或正谋求上市,积极拥抱资本市场,助力新兴业务布局、实现可持续发展。上汽在公告中称,捷氢科技是其深化氢能和氢燃料电池业务能力建设的关键载体,本次分拆上市结果将助力公司优化布局,培育新的经济增长点,同时加快捷氢科技提升氢能和氢燃料电池产业的核心技术能力和市场竞争力,促进氢能和氢燃料电池产业化、商业化。

至今未盈利

值得注意的是,虽然氢能市场潜力

大,但盈利难仍是涉氢企业普遍面临的问题。上汽给出的捷氢科技财务数据显示,2018-2020年,捷氢科技营收分别为0元、1.12亿元、2.47亿元,三年分别净亏损516.68万元、3370.1万元、9305.84万元。

上汽在公告中提醒,氢燃料电池系统及其关键零部件研发和制造具有较强的技术壁垒,属于技术密集型行业。随着氢燃料电池系统相关产品向高功率密度、长寿命、低成本发展,对电池系统制造工艺、核心零部件性能等要求也越来越高。如果不能持续加强研发投入,将导致产品性能不能满足市场需要,进而对捷氢科技的经营业绩和技术积累产生不利影响。据悉,为保证资金储备充足,支撑研发,捷氢科技已完成五轮融资。

目前,氢能产业链成本高,基础设施建设不足及下游氢燃料电池汽车应用规模较小等因素,影响了氢能商业化进程。在此背景下,捷氢科技上市后将和其他涉氢企业竞争有限的市场,将是不小的挑战。



小鹏发力无人驾驶出租车

欲打造我国首家自动驾驶运营整车企业

■ 本报实习记者 杨梓

11月23日,小鹏发布第三季度财务报告当天,董事长何小鹏表示,随着XPiLOT 3.5推出,2022年下半年公司将开始探索Robotaxi(无人驾驶出租车)业务。小鹏短期内将通过泛化场景运营,提升自动驾驶算法的稳定性和安全性,同时提升量产前装载Robotaxi软件和硬件的能力;未来将寻求出行运营商合作。

旨在积累里程测试数据

中金公司预计,到2030年,全球Robotaxi将拥有超过2万亿美元的市场空间,颠覆网约车市场。同时,安信证券预计,到2030年,我国Robotaxi市场空间有望达1.2万-4.4万亿元。

实际上,在今年10月24日的小鹏科技日上,小鹏自动驾驶业务副总裁吴新宙曾透露,公司将成为首家探索自动驾驶出行运营的中国整车企业。据悉,小鹏Robotaxi将率先在广州试运营,先适用XPiLOT 3.5系统,随后逐渐过渡到XPiLOT 4.0。

据统计,今年第三季度,小鹏在“造车三兄弟”(蔚来、理想、小鹏)中汽车交付量居首,达25666辆,同比增长199%,其中P7交付19731辆,环比增长71.2%。数据显示,截至今年9月30日,在小鹏累计交付的超5万台P7中,超过1.1万台搭载了XPiLOT 3.0;第三季度交付的P7中,99%支持XPiLOT 2.5或XPiLOT 3.0。同时,数据显示,2021年前三季度,小鹏高速NGP(自动导航辅助驾驶)月度使用率达60%以上,辅助用户驾驶了551万公里高速公路。何小鹏表示,Robotaxi项目还在内部沟通中,后续落地的Robotaxi将是P5或其他车型。

何小鹏透露,小鹏Robotaxi理想状态下每月可运行8000-10000公里,帮助车辆完成感知、地图、Corner case等数据积累,提升系统的稳健性,实现Robotaxi和量产车数据闭环。“除软件和算法外,Robotaxi还将验证自动辅助驾驶的安全性,并降低成本。”何小鹏表示。基于此,业内人士分析,小鹏发展Robotaxi更多是为了积累里程测试数据。

Robotaxi商业化启幕

目前,Robotaxi领域火热,吸引不少企业入局,百度、小马智行、滴滴、文远知行、元戎启行、AutoX、Momenta等企业都在进行Robotaxi道路测试。车企方面,除小鹏外,11月18日,广汽集团及旗下移动出行平台如祺出行与文远知行达成战略合作,三方将共同打造具备全无人驾驶能力的Robotaxi产品,加快推进Robotaxi规模化落地运营。

但值得注意的是,成熟的商业模式是Robotaxi规模化发展的前提。中国信息通信研究院政策经济研究所总工程师何霞曾表示,Robotaxi是个典型的双边平台经济模型,如果没有足够的自动驾驶车辆,用户等待时间太长,平台就很难吸引用户。反之,如果没有足够的用户,企业布局成本会非常高。

10月1日,通用旗下Cruise和谷歌旗下Waymo获得美国加州机动车辆管理局(DMV)颁发的自动驾驶服务收费许可,接下来只需再获得加州公用事业部(CPUC)的允许,Robotaxi就可以运营。

在国内,11月25日,《北京

市智能网联汽车政策先行区自动驾驶出行服务商业化试点管理实施细则(试行)》(下称《细则(试行)》)发布,标志着国内首个自动驾驶商业化试点在京开启。《细则(试行)》明确,在北京市经开区60平方公里范围内,允许获得资质的企业对自动驾驶车辆运营收费,将投入不超过100辆自动驾驶车辆开展商业化试点,百度Apollo和小马智行成为首批获批的企业。这表明我国Robotaxi迈出商业化的重要一步。

在何小鹏看来,因为小鹏采用的是自家的量产车,所以比小马智行和百度的Robotaxi更具成本优势。

“烧钱”模式考验财务状况

“我们认为无人驾驶出租,运营可能还需几年,因此不发展出行运营(公司),更希望自己的产品、技术与出行运营伙伴合作,共同将出行做得更好。”何小鹏坦言。

虽然Robotaxi有巨大的商业价值,但一直没有摘下“烧钱机器”的标签。据了解,包括Cruise、Waymo、滴滴等在内的主要参与者在开发自动驾驶技术和Robotaxi项目上投入数十亿美元;文远知行、Momenta等都获得数亿美元融资。对此,业内人士表示,受企业运营成本高、消费者付费意愿低等因素影响,目前Robotaxi还难以盈利。

据统计,今年第三季度,小鹏总收入达57.2亿元,同比增长187.4%,环比第二季度增长52.1%,毛利率达14.4%,而去年同期仅为4.6%。同时,小鹏第三季度亏损达15.95亿元,同比增长38.38%,环比第二季度增长33.5%。

不过,截至今年9月30日,小鹏的资金储备达453.6亿元,相较于2020年和今年年中的财报数据,处于最“富裕”的阶段。业内人士认为,对小鹏而言,通过探索Robotaxi积累足够的数据并保持较好的财务状况是新考验。



资讯

重庆:加氢站单站补贴不超过300万元

本报讯 日前,重庆市人民政府办公厅印发的《重庆市支持氢燃料电池汽车推广应用政策措施(2021-2023年)》(下称《通知》)要求,通过给予加氢站建设、运营补贴,以及推动公共领域示范应用、给予通行便利支持、大力创新商业模式等措施,推动氢燃料电池汽车产业发展。

《通知》明确,自2021年1月1日起,对纳入全市整体规划并建成运行的前10座加氢站,按建设实际投资(不含土地成本)30%的比例对加氢站投资主体进行补贴,单站补贴金额最高不超过300万元;自2021年1月1日起,给予加氢站运营补贴,补贴标准根据国家相关政策并结合实际每年进行调整。其中,2021年的补贴标准为:对氢气终端销售价格不高于25元/千克的加氢站,按照年度累计加氢量,给予每千克30元、单站最高不超过300万元的运营补贴。

《通知》要求,以定线物流货运车、公交车、市政环卫车、邮政快递车等为重点,加快推进公共服务领域氢燃料电池汽车推广应用,稳步提升氢燃料电池汽车应用规模。同时,在重庆注册登记的中型及以下氢燃料电池货车,可新增纳入城市配送示范车辆范围,并给予通行便利。(旭日)

浙江:2025年推广近5000辆氢燃料电池汽车

本报讯 日前,浙江省发改委介绍了《浙江省加快培育氢燃料电池汽车产业发展实施方案》(下称《实施方案》)相关情况。《实施方案》提出,到2025年,浙江省重点区域产业化应用将取得明显成果,在公交、港口、城际物流等领域推广应用氢燃料电池汽车近5000辆,规划建设加氢站近50座。

分区域来看,到2025年,宁波市氢燃料电池汽车推广应用数量力争达到500辆,建成加氢站5座以上;嘉兴市车用氢气供应能力达到10万吨/年以上,氢燃料电池汽车推广应用数量力争突破2500辆,建成加氢站20座以上;绍兴市氢燃料电池汽车推广应用数量力争达到300辆,建成加氢站5座以上;金华市氢燃料电池汽车推广应用数量力争达到500辆,建成加氢站5座以上;舟山市氢燃料电池汽车推广应用数量力争突破300辆,建成加氢站5座以上;嘉善县燃料电池产能达到1万台,氢燃料电池汽车推广应用数量力争突破500辆,建成加氢站5座;长兴县在公交领域适当推广应用氢燃料电池汽车,建设加氢站5座。

同时,《实施方案》提出,到2025年,浙江省氢燃料电池汽车产业生态基本形成,产业链具有一批竞争力强的优势龙头企业,氢燃料电池相关基础材料、关键零部件等核心技术攻关取得积极进展,达到国内先进水平。此外,相关政策法规体系也将逐步健全。(解全敏)

甘肃:充电一张网接入超九成在用桩

本报讯 截至11月30日,甘肃省充电基础设施信息公共服务平台累计接入4015台社会充电桩共4269个充电端口,全省在用充电桩接入率超九成。据了解,该平台将为政府提供产业宏观分析及研判,平衡充电需求及供给,推动车桩协同发展及规划,助力行业监管和痛点分析等,为智慧城市发展提供辅助决策。

近年来,甘肃省充电基础设施数量年均增幅超过15%,但同时,由于桩企产品质量良莠不齐,平台运营商各自为营,充电基础设施缺乏统一规划建设,引起交通热点地区电动汽车充电“一桩难求”和路网欠发达地区充电桩“无人问津”的反差,且政府监管部门无法第一时间准确掌握全口径充电基础设施数据。

为解决上述难题,甘肃省发改委授权国网甘肃省电力公司投资建设甘肃省充电基础设施信息公共服务平台,由国网甘肃综合能源服务有限公司负责社会数据接入和日常运维。该平台在多家桩企的支持与配合下,通过整合全省充电服务信息资源,在不到一年时间里接入国网等73家运营商,通过平台实现各运营商数据互通共享,打造全省充电一张网。

目前,该平台初步实现主流充电桩品牌及平台运营商信息互联。国网甘肃电力定期向地方监管部门提供全省充电设施运营分析报告,为各级政府科学规划充电设施布局提供数据支撑,有效提高社会充电桩利用率。

下一步,国网甘肃电力计划在2022年底完成社会公共充电桩的全量接入和“陇e充”小程序应用上线,届时,将实现一个应用入口完成全省充电桩启停、寻址路线规划,彻底消除电动汽车续航焦虑。同时,通过充电平台与供电、用电系统数据的深度融合,构建开放合作的服务生态。(李明 马镇东)

