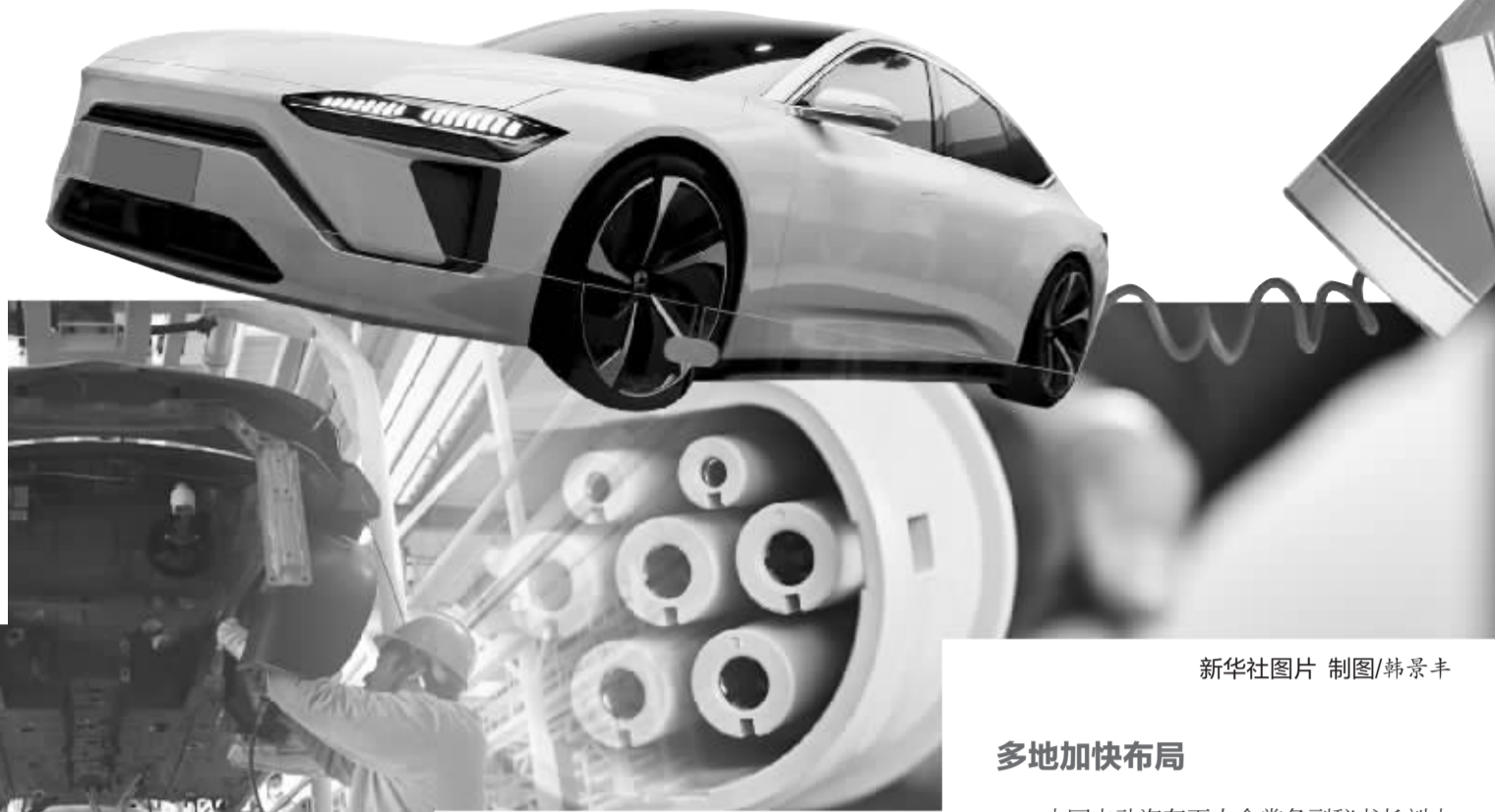


# 多地欲“组团”申报氢燃料电池汽车示范城市群

□本报记者 崔小粟

氢燃料电池汽车“以奖代补”方案落地后,多地积极申报示范城市。中国证券报记者近日从多名业内人士处了解到,京津冀、山东等城市群“组团”意愿较强,珠三角地区广东或单独申报,上海、江苏、浙江三地或分别申报。未来批量订单有望加速释放,拥有核心技术的企业将占据先发优势。



新华社图片 制图/韩景丰

## 比亚迪李云飞:新能源车市场将持续增长

□本报记者 崔小粟

“中国家庭私家车市场消费基数低,潜力大,四季度还有更多机遇待挖掘。”比亚迪汽车销售有限公司副总经理李云飞近日接受中国证券报记者采访时表示,今年以来比亚迪在核心市场与双限(限号限牌)、非双限市场都取得突破。新能源汽车是未来发展趋势,销量将持续增长。

### 全方位打造服务体系

近期,“新能源汽车”成为一条重要投资主线。Wind数据显示,截至10月16日收盘,比亚迪报127.8元/股,7月以来累计涨幅近80%。10月12日晚间,比亚迪大幅上调业绩预期,预计前三季度实现归母净利润34亿元至36亿元,同比增长115.97%至128.67%,此前预增77.86%至90.56%。

李云飞介绍,今年以来,比亚迪在核心市场与双限、非双限市场都取得了突破,北京、上海、深圳等一线城市市场占有率持续提升,稳定在20%-40%左右。

李云飞说,消费者对于家用代步车辆的需求会有较大增长,新能源汽车是未来发展趋势,消费需求将持续增长。

据了解,比亚迪的全新旗舰车型“汉”一上市就成为国内高端新能源汽车市场的热销车型,订单数量持续攀升,销量持续增长。公司改款旗舰车型“唐”销量增长迅猛,在同级别车型中销量位居前列。两款旗舰车型推动公司新能源乘用车业务更快增长。

李云飞表示,比亚迪王朝家族和e系列同源并行。王朝家族致力于成为中高端电动车市场的标杆,切入一二线城市中高端用户群体,是追求高安全、高续航、高性能的极致电动车产品。而e系列旨在迎合当前年轻化、个性化、多元化的新能源消费趋势,切入三四五线城市为主。“王朝家族和e系列,一个承载着中国品牌向上引领之势,一个让年轻智能电动车全面普及,加速电动生活的全面到来。”李云飞表示。

近年来,车企越来越注重汽车的全生命周期价值,各大汽车品牌都在用户服务与体验上下了不少功夫。李云飞介绍,比亚迪在运营体系、营销服务、管理方面对用户服务体系进行了打造。在运营体系方面,2019年成立了三大产品中心。“产品中心的核心团队都是在一线耕耘多年的营销人员,懂用户、懂营销、懂产品。”在营销服务方面,比亚迪在2019年正式从“以店为中心”转变为“以客户为中心”。在管理方面,线上各项工作逐步实现数字化转型,以用户为先,打造数字化的管理、营销、运营体系;线下强化车友会、车友会的服务渠道,比亚迪和经销商一起联动广大车主共同参与各类车主活动。

### 市场竞争激烈

近期,造车新势力头部企业发展势头迅猛。理想汽车、小鹏汽车相继赴美上市,市场将更多目光投向新能源汽车领域。

李云飞表示,企业本身不能单纯以“新势力”与否进行定义,企业只可在技术创新、产品可靠性等方面的专业与否进行区分。李云飞认为,近两年新能源汽车市场竞争激烈,市场环境并不宽松。

对于造车新势力带来的挑战,李云飞表示,“现在还没到探讨如何去分蛋糕的时候,新能源汽车品牌发展还处在‘摊大饼’的阶段。毕竟燃油车现在还占95%的市场份额。”

李云飞表示,很多汽车品牌花“重金”研发的下一代产品都是新能源汽车,这是大势所趋。具体到企业层面,有些企业为了生存,在资本市场上表现得比较急迫,需要把自己的一套逻辑推向市场。“没有产品的时候,市场可以想象,但产品陆续出来之后就会发现,造车并不是一件容易的事。汽车是资本密集型产业,需要资金不断注入。”

目前中国自主品牌的市场份额仍处于低位,面临较大压力。中国汽车工业协会数据显示,今年前9月,中国品牌乘用车销量为487.3万辆,同比下降17.7%,市场份额下降2.3个百分点至36.4%。

对于中国汽车品牌面临的困局,李云飞认为,消费者的一些固有印象和认知,是所有中国汽车品牌都必须面对的。这就促使我们改变这种局面,突破这种困境。

### 多地加快布局

中国电动汽车百人会常务副秘书长刘小诗认为,氢能产业迎来良好发展时期。氢能作为一种二次能源,是推动传统化石能源清洁高效利用和支撑可再生能源大规模发展的理想能源媒体。

《中国氢能产业发展报告2020》预计,到2050年氢能占终端能源消费比例达10%、氢燃料电池汽车保有量3000万辆、氢气需求量6000万吨,全球进入氢能社会。

多地加快氢燃料电池产业布局。北京、上海、广州、天津、大连等地制订了氢能发展规划,开展加氢站建设及燃料电池汽车示范运营等。

9月8日,北京市经信局发布的《北京市氢燃料电池汽车产业发展规划(2020-2025年)》指出,2023年前,培育3-5家具有国际影响力的氢燃料电池汽车产业链龙头企业,力争推广氢燃料电池汽车3000辆,氢燃料电池汽车全产业链累计产值突破85亿元;2025年前,培育5-10家具有国际影响力的氢燃料电池汽车产业链龙头企业,力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破1万辆,氢燃料电池汽车全产业链累计产值突破240亿元。

张银广指出,氢能产业的发展需要长期有效的政策引导。目前,加氢站等基础设施瓶颈突出,需要中石油、中石化等国家能源企业在整体规划下有计划地推动建设。希望统一规划,给产业以参照,否则很难形成规模。此外,氢能作为危化品管理,还未纳入能源品种,这对产业发展起到制约作用。

式支持燃料电池汽车发展,此番实施的新政则采取“以奖代补”的方式。

“‘以奖代补’意在鼓励发展关键零部件的产业链和技术链。”上海燃料电池汽车商业化促进中心理事长贡俊向中国证券报记者表示,在产业链上游,比如催化剂大部分以进口为主,竞争者并不多。而燃料电池系统环节竞争激烈,关键零部件企业要进入行业前五名,才能拿到奖励。

朱德权则认为,从氢能生态角度看,过去几年行业高度关注燃料电池产业链,零部件国产化发展已进入起飞阶段。而氢供应链成为短板,废氢如何再生利用,如何降低成本,成为推动氢能生态发展的关键环节。

《通知》明确指出,奖励资金不得用于支持燃料电池汽车整车生产投资项目和加氢基础设施建设。“加氢站建设没有补贴,恰恰是在考验示范运营城市的综合能力,要避免过去出现的建设充电站没车充电的情况。”贡俊表示。

卢兵兵认为,产品是否具有优势、氢气供应的可持续性和价格高低,是产业链相关企业能否脱颖而出的关键条件。

国家电投集团氢能科技发展有限公司总经理张银广预测,通过示范城市群的推动,我国氢能产业发展拐点将出现在2025年,2025年-2035年将成为国内氢能产业的高速发展期,2035年之后将进入规模化应用阶段。

可能性较大;在珠三角地区,广东或单独申报;长三角地区中,上海、江苏、浙江三地或分别申报。此外,山东的多个城市将联合申报。

捷氢科技总经理卢兵兵接受中国证券报记者采访时表示,与电动汽车相比,燃料电池汽车在推广上更具挑战的环节是建设加氢站。加氢站建设投入比充电桩大,同时对场地要求更高。氢气资源如何获取也是重要的问题。虽然多个省市都想发展氢燃料电池产业,但各个地区的先天禀赋并不相同,要看自身资源是否满足要求。与全国其他地区相比,长三角、珠三角、京津冀目前具备一定的产业优势。

在北京清华工业开发研究院副院长朱德权看来,京津冀是我国较适合形成燃料电池生态的地区。“重型卡车的运输大部分是从山东去往京津冀方向。目前张家口在积极发展氢燃料电池产业,张家口有可再生能源,也有召开冬奥会的应用场景。”朱德权说。

### 鼓励发展关键零部件产业链

此前,中央财政采取给予购置补贴的方

### 采取“以奖代补”方式

9月21日,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委、国家能源局联合发布了《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》,示范期间将采取“以奖代补”的方式,对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励,示范期暂定为四年。

根据《通知》,申报的城市群需满足多项申报条件,包括具备明确的适合燃料电池汽车示范的应用场景、已推广不低于100辆燃料电池汽车、已建成并投入运营至少2座加氢站且单站日加氢能力不低于500公斤等。

10月15日举办的氢能产业发展创新峰会上透露出“以奖代补”城市群申请的最新进展情况。中国证券报记者从多名业内人士处了解到,京津冀城市群“组团”意愿较强。其中,北京牵头,天津及河北省部分城市加入的

## 政策和市场利好推动

# 动力电池产业迎来发展机遇期

□本报记者 宋维东

随着《新能源汽车产业发展规划》发布,新能源汽车产业和动力电池产业再迎重磅利好。当前,全球众多车企、电池企业纷纷在电池领域加强布局,希望在下一代电池技术上抢得先机,占据主动权。

业内人士表示,今年是全球汽车产业转型升级和加快变革的关键之年,电动化、智能化、共享化融合发展成为当今新能源汽车与动力电池发展的主题。在政策和市场等利好因素的推动下,动力电池产业迎来发展机遇期。动力电池企业要注重技术突破和颠覆性技术的创新,更好地参与国际竞争。

### 政策持续发力

全球新能源汽车及动力电池产业发展面临新的转折点,主流企业进一步加大新能源汽车产业发展力度,市场竞争全面开放,技术创新层出不穷。

《新能源汽车产业发展规划》明确,要加大关键技术攻关,鼓励车用操作系统、动力电池等开发创新;加强充换电、加氢等基础设施建设,加快形成快充为主的高速公路和城乡公共充电网络;对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持;鼓励开展换电模式应用;鼓励加强新能源汽车领域国际合作等。

中银证券指出,《新能源汽车产业发展规划》明确了长期发展方向,有利于掌握电池核心技术的优质企业发展。

10月10日,工信部就《新能源汽车动力电池回收利用管理办法(征求意见稿)》公开征求意见。意见稿显示,要鼓励梯次利用企业研发生产适用于基站备电、储能、充换电等领域的梯次产品;鼓励采用租赁、规模化利用等便于梯次利用产品回收的商业模式。

同时,鼓励梯次利用企业与新能源汽车生产、动力电池生产及报废机动车回收拆解等企业合作,加强信息共享,利用已有回收渠道,高效回收废旧动力电池用于梯次利用。

10月15日,工信部表示,鼓励相关企业开拓创新,开发先进动力电池、新型充电和换电技术,进行商业模式创新。

工信部称,将不断完善动力电池标准体系,加快《电动汽车换电安全要求》国家标准的审查报批,充分发挥国家动力电池创新中心的作用,加强动力电池技术研发,为纯电动汽车推广应用做好技术支撑。

工信部表示,其推动设立的国家制造业转型升级基金已于2019年11月注册,具体运营管理由专业基金管理公司负责,实行市场化运作、专业化治理,重点投向相关领域成长期和成熟期企业。下一步,工信部将积极引导基金对动力电池领域符合国家战略、具有优势的重点项目和骨干企业给予关注和支持。

此外,国家发改委发起成立了先进制造产业投资基金,重点投向新能源汽车等领域,支持动力电池、电机、装备等一批先进制造业骨干企业,该基金二期已设立运行。下一步,国家发改委将继续在动力电池领域加大支持力度,推动新能源汽车产业高质量发展。

地方政府同样对新能源汽车产业和动力电池产业发展给予政策支持。例如,近日印发的《西安市推进新能源汽车充电基础设施建设三年行动方案(2020-2022年)》指出,到2022年底,西安市基本建成适度超前、车桩相宜、智能高效的充电基础设施体系,确保满足新能源汽车充电服务需求。西安市计划新建成投运集中式充电站200个、充电桩10000个。其中,2020年完成3900个,2021年完成3290个,2022年完成2810个。

方案明确,西安市要形成统一开放、竞争有序的充电服务市场,逐步建成布局合理、便捷高效、覆盖全市的新能源电动汽车充电网络,实现可持续发展的“互联网+充电基础设施”产业生态体系。

### 市场集中度提升

中汽协日前公布的数据显示,新能源汽车产销继续保持向上态势。9月,新能源汽车产销分别完成13.6万辆和13.8万辆,同比分别增长48%

和167.7%。

“得益于政策对新能源汽车消费的支持及企业的有力举措,新能源汽车市场规模稳中有升,当月新能源汽车产销量刷新了9月历史记录。”中汽协副秘书长陈士华表示。

新能源汽车市场复苏推动动力电池产业发展。中国化学与物理电源行业协会秘书长刘彦龙在10月16日举行的第五届动力电池应用国际峰会上表示,近年来,动力电池技术不断提升,成本持续下降,为锂电池应用拓宽了边界。尤其是今年以来,锂电池在5G基站、大数据中心、储能、电动船舶、电动自行车、电动工具、智能家居等领域的应用遍地开花。同时,换电、车电分离模式受到政策以及产业界和消费端的支持,产业机会频现,锂电池产业市场空间不断被挖掘。

据动力电池应用分会统计,8月我国动力电池装机量迎来今年以来首次高增长,比去年同期增长近五成。8月,中国新能源汽车搭载动力电池装机量约5.12GWh。其中,74.5%的份额来自新能源乘用车,20.4%的份额来自新能源客车,5%的份额来自新能源专用车。

刘彦龙表示,2019年1至9月,我国在新能源汽车上有装机量的电池企业67家,其中有11家企业今年以来已经没有装机。在今年前三季度装机量企业中,有32家企业的总装机量均不足10MWh。从市场份额看,2020年1至9月,我国前10家动力电池企业总装机量占到了市场整体份额的91.71%,而去年同期为88.01%,市场集中度进一步提升。

刘彦龙指出,外资电池生产企业逐步参与了中国市场的竞争。去年1至9月,LG化学、松下电池等外资企业在中国动力电池市场的份额仅为0.35%。而今年1至9月,LG化学、松下电池等外资企业在中国市场的份额达15%,市场竞争更加激烈。

### 利用好自身优势

刘彦龙认为,本土企业应利用好自身优势,加强技术研发和服务响应,在提质增效和降本创

新上多下工夫。

日前,位于安徽自贸试验区合肥片区经开区的蔚来中国总部正式启用。蔚来将与合肥市建投集团下属合肥充电公司合作推广建设换电设施,在2020年、2021年集中新增换电设施,目前已初步选定首批拟建的20座换电站地点。“充电+换电互补模式”的布局,将进一步强化合肥在智能电动汽车领域的充换电网络的领先地位。

宁德时代和比亚迪则分别推出了CTP电池技术和刀片电池,持续推动整车性能改善和成本下降,助推全球产业升级和发展。

中国本土企业经过多年积累,陆续获得国际主机厂的认可。今年以来,宁德时代与特斯拉签订合作协议、大众入股国轩高科、戴姆勒入股孚能科技、亿纬锂能参与宝马电池系统项目,更多动力电池企业积极参与全球市场竞争,在市场、技术、资本、品牌等领域全面参与全球化运作,服务国际主流车企和市场。

对于动力电池产业的长远发展,中国工程院院士吴锋在参加第五届动力电池应用国际峰会时表示,今年是全球汽车产业转型升级和加快变革的关键之年,电动化、智能化、共享化融合发展已成为当今新能源汽车与动力电池发展的主题。要加大对电池材料与相关基础科学的研究,善于提出和发展一些新概念、新原理、新方法。

宁德时代董事长曾毓群在此次峰会上表示,为迎接能源和交通变革,宁德时代将推进三大应用市场的突破。一是依托动力电池和新能源汽车,摆脱对移动式化石能源石油的依赖;二是依托锂电池储能电站和可再生能源发电,摆脱对固定式化石能源即火力发电的依赖;三是用“电动化+智能化”来覆盖工程机械、矿山船舶等应用领域和场景,为各行各业提供绿色、安全、经济的发展模式。

“新能源汽车是全球汽车产业变革的方向,中国企业起步较早,已经取得了一定优势,全产业链务必要百尺竿头更进一步,持续加大技术研发,力争在下一轮技术竞争中占据先发优势。”刘彦龙说。