

汽车周刊



新民网汽车频道
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第924期 | 2022年10月26日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

氢能车万亿产业正成“香饽饽”

轻资产还是轻市场

上周最大的反差,来自神龙公司和它的外资方:头一天,神龙公司发出大红喜报,到今年9月,已实现连续23个月的销量同比正增长;第二天,其外资方 Stellantis 集团 CEO 唐唯实表示,“轻资产”战略下将不再在华设厂,未来可能将欧美产的车出口到中国。

与此同时,此次巴黎车展上,唐唯实意识到中国车企在欧洲受到夹道欢迎,甚至不忘建议法国总统马克龙,在欧洲对中国汽车征收与在中国对西方汽车征收相同的进口关税。

在全球智能化、电气化领域加速转型的当下,唐唯实的思路清奇,透露出几分焦虑、几分狭隘,一方面在华合作项目上后继乏力,另一方面,无力阻挡中国车企在其大本营攻城略地。大多数品牌,如大众、丰田、通用、福特甚至特斯拉,都在大举旗帜加码中国市场,相比较而言,他主导的集团对中国市场基本处于持续收缩状态。唐唯实轻资产是假,轻视中国市场是真。

不得不说,在唐唯实擅长清除不良资产的人设下,他的“不再设厂”言论仿佛是一盆冷水,直接浇灭了神龙汽车一线员工的高昂士气和拼搏热血。但是,一手结束国产Jeep、国产雷诺的唐唯实,还能拿什么产品出口到中国来? 岚图、猛士、风神等自主品牌做得风生水起的东风集团,会多依赖他? 在全球化趋势下,没有哪块领域是易守难攻的。就怕到最后,唐唯实这个成本杀手所痛杀的,是自己的根本。 白诚

今年以来,我国氢能汽车迎来空前发展热潮。日前举行的2022世界新能源汽车大会传出信息,我国氢能汽车产业已处规模化前夜,一个万亿级的新兴产业正迅速崛起。

驶入能源新赛道

党的二十大报告指出要构建新型能源新赛道,氢能首当其冲。国家氢能产业发展中长期规划,更是明确了氢能产业是战略性新兴产业和未来产业重点发展方向。交通领域作为氢能消费的重要突破口,氢燃料电池汽车的发展前景较为广阔。当前我国汽车保有量达到3.15亿辆,能源供需矛盾日益凸显,发展氢燃料电池汽车可有效缓解油电资源紧张。

我国是世界上最大的制氢国,氢能相比化石燃料甚至是电能来说,优势极大;要想如期或提早实现碳中和、碳达峰目标,必须让氢能普及开来。今年世界新能源汽车大会上,一种新的声音纳入主流:氢能汽车的落地或许才是能源革命真正

的“成功”,氢能以其清洁、高效和应用场景丰富的优势迎来重大战略机遇。

政策红利释放

今年以来,国家频频出台鼓励氢能产业发展政策。最为重磅的,当数发改委、国家能源局专为氢能产业联合印发的《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》,提出了氢能产业发展基本原则以及未来15年的发展目标。与此同时,全国30个省已发布氢能燃料电池产业相关政策文件累计238个。2022年,新能源汽车补贴在2021年的基础上退坡30%,但将补贴重心移至氢能领域,力度远超纯电车型。当前氢能汽车产业进入一个从未有过的政策红利周期。

与此同时,氢燃料电池汽车示范城市群项目已正式启动,目前示范应用城市群有河北、河南、京津冀、上海和广东。截至2021年底,国内氢燃料电池车保有量近1万辆。今年上半年氢燃料电池汽车产量

1804辆,同比增长185.44%;氢能行业相关投资达到近千亿元。

各方竞相布局

今年以来,国内各大车企竞相布局氢燃料电池车。如近期上市的上汽大通MAXUS MIFA氢及氢燃料电池车专属架构“上汽星河”;长安汽车发布全新氢燃料品牌“长安深蓝”;比亚迪的“储气罐安装座、储氢装置及汽车”专利获得授权。此外,长城、东风、广汽等也都在研发氢燃料电池乘用车。

与此同时,多地调整氢能汽车规划目标。广东、山东、浙江三地规划2025年推广氢能汽车目标合计达到2.46万辆。另外,氢能产业园和大型一体化项目集中爆发,8月份以来已有12个氢能产业园或一体化项目开工或即将进入开工环节,项目总投资近1500亿元。在双碳目标大背景下,2022年国家顶层规划的出台以及国家对于氢能产业的财政刺激,导致氢能企业迎来新一波IPO热潮。一场有关氢能产业的“万亿

争夺战”正在打响。

推广任重道远

受制于成本、技术、场景、基础设施等因素,氢能汽车商业推广之路任重道远。氢能汽车要实现成熟的商业化,需要多方合力:从产品的角度,需要在稳定可靠性、经济性、车辆的轻量化以及使用空间等方面不断优化和提升;从能源补给的角度,加氢的便利性问题需要得到充分地解决;尤其重要的是,需要找到合适的应用场景。

有着大载重、长续航、高效率需求的中重卡面临节能减排的压力,是氢燃料电池商业应用的突破口。另外,在固定线路行驶且车辆集中的公交和客车,商业化应用可行性强。

在未来车用能源中,传统燃油、氢燃料与电力将在很长时间内并存互补,共同支撑汽车产业发展。氢能汽车或将成为能源革命的“尽头”,最终取代锂电池,成为汽车行业首选的清洁能源。 雍君

多数车企前三季度目标完成率不佳

各大车企前三季度成绩单日前出炉,对照年初制定的2022年度销量目标,不同车企的表现差别较大,少数企业完成出色,多数企业仍不理想,有的相差悬殊,想在最后一季达标,希望渺茫。

比亚迪、广汽集团、广汽丰田、广汽埃安和哪吒汽车的前三季度累计销量已完成年度目标的75%以上。比亚迪1—9月累计销量118.01万辆,已完成年度目标120万辆的98.3%。以目前比亚迪月销20万的趋势,10月将提前完成全年目标。广汽集团前9月累计销量为182.5万辆,按照年初公布的243万辆的年销目标来看,已完成75.1%。广汽丰田年初目标100万辆,1—9月累计销量75.84万辆。年初制定20万辆年销目标的广汽埃安,1—9月累计销量已达18.23万,完成度高达91.15%。哪吒汽车前9月累计销售11.12万辆,完成120万辆年销目标的92.7%。

另外,长安汽车、上汽集团、吉利、奇瑞、广本、蔚来六家的累计销量,相较于年初制定的目标,完成度介于50%~70%。分别为68.60%、62.80%、60%、59.6%、57.79%、54.90%。截至目前,至少还有六家车企的年度目标完成率低于50%,分别为东风集团、长城汽车、AITO问界、小鹏、理想和零跑。其中,AITO问界的年销目标完成度最低,仅16.5%。东风集团和长城汽车年销目标完成度分别为47%和42.2%,未达年初目标的一半。而小鹏、理想和零跑三家造车新势力,前三季度累计销量均未超过10万辆,年度目标完成率分别为39.40%、43.50%、43.80%。

从理论上说,前三季度的目标完成率至少应该在75%,才有可能完成全年任务。但考虑到疫情原因,大部分车企销售数据失真。而年末还有一波购车需求释放,各家车企为了努力达成目标或许也会推出更多优惠,因此前三季度完成率接近70%的,都有希望能够实现全年目标。目标完成率在40%~50%的,大概率是无法完成目标了;而部分完成率在60%左右的车企,想要完成年度目标,难度也不小。

李永钧



长城汽车近日携旗下魏牌摩卡PHEV(Coffee 01)、拿铁PHEV(Coffee 02),欧拉好猫、好猫GT、闪电猫等重磅新能源产品登陆2022巴黎车展,魏牌摩卡PHEV(Coffee 01)和欧拉好猫两款高价值新能源产品正式在欧洲上市。本次欧洲上市的魏牌摩卡PHEV与欧拉好猫,均在严苛的国际测试中荣获

Euro NCAP“五星安全”认证。

摩卡PHEV(Coffee 01)的欧洲售价约合人民币39万—42万元,直接叫板传统豪华车主场并与之展开正面交锋。在车展现场,长城汽车欧洲区域总裁孟祥军表示,到2025年,长城汽车将推出50多款新能源产品,全力支持可再生能源使用。 捷升

奔驰EQE纯电SUV全球首秀

全新EQE纯电SUV及全新梅赛德斯-AMG EQE纯电SUV近日上演全球首秀,并于梅赛德斯-EQ科技日活动期间线上首发。至此,梅赛德斯-奔驰已拥有11款电动产品。全新EQE纯电SUV也将在中国生产。

新车是梅赛德斯-EQ品牌首款基于EVA纯电平台打造的中大型SUV。这款5座豪华SUV在WLTP工况下续航超过590公里;双电机

版本车型最大功率达300千瓦、峰值扭矩858牛米;四驱系统可实现全轮两驱模式,高达10度的后轮主动转向系统,令其转弯直径低至10.5米。

全新梅赛德斯-AMG EQE纯电SUV搭载AMG动态增强组件后,可迸发出505千瓦的峰值功率,百公里加速仅3.5秒。 江美



凯迪拉克发布超豪华定制旗舰

凯迪拉克近日全球发布了纯电超豪华旗舰车型CELESTIQ。每辆CELESTIQ都将依照个性化需求精心手工打造,独一无二。每位客户将与凯迪拉克专属团队及设计师直接沟通。CELESTIQ计划将于2023年12月投入生产,建议厂商零售价预计不低于30万美元。

CELESTIQ的轮廓以大胆惊艳的溜背造型体现未来主义与前卫精神,打破超豪华座驾格局。内饰与驾控科技的点睛之作是贯穿整个座舱的同级最大55英寸高清显示屏。一整块玻璃下方包含两块彼此独立的屏幕。除此之外,CELESTIQ的量产车型使用了114个3D打印零件,拥有300多个柔性制造件,涵盖车身结构、底盘、内饰和电气元件。其整车架构还包含一套独特的48伏电力系统。 雨林