

燃料电池汽车市场化尚需政策持续加持

▶ 本报记者 于大勇

北京亿华通科技股份有限公司(以下简称“亿华通”)今年9月初发布的公告称,终止以发行股份的方式购买定州旭阳氢能有限公司的100%股权并募集配套资金事项。

业内专家表示,作为一家专注于氢燃料电池系统研发及产业化的高新技术企业,亿华通此举不仅折射出企业发展战略的调整,更是反映出燃料电池汽车市场仍处于商业化初期的现状。作为被业界广泛看好的燃料电池汽车,尚需政策持续支持。

市场遇冷

对于上述终止原因,亿华通表示,由于交易相关方未能就本次交易的最终方案达成一致意见,亿华通决定终止交易事项。亿华通的公告显示,本次交易预计构成《上市公司重大资产重组管理办法》规定的重大资产重组,构成关联交易而不构成重组上市。

亿华通表示,本次交易终止不会对亿华通的生产经营和财务状况造成重大不利影响,不存在损害企业及中小股东利益的情形。

“该交易于2025年2月27日首次披露,原计划通过收购旭阳氢能(京津冀地区主要高纯氢供应商)实现氢能产业链上游延伸,形成‘制—储—运—加—研—用’一体化布局。”中国民族贸易促进会理事会常务主席支培元认为,终止交易的核心原因在于,交易双方未能就最终方案达成一致意见包括估值、支付方式或协同条款等关键条件。

据介绍,亿华通成立于2012年,2020年8月在科创板上市,

本报讯(记者 叶伟)以“汇智聚能 网联无限”为主题的2025世界智能网联汽车大会,将于本月16-18日在北京亦庄北人亦创国际会展中心举办。

“大会期间,200余位国内外政策制定者、国际组织代表、院士和企业家将聚焦智能网联汽车领域前沿技术风向、产业趋势、应用实践、创新成果,通过主旨演讲、高端对话、成果发布等丰富多彩的形式展开交流分享。”工业和信息化部装备工业发展中心主任、世界智能网联汽车大会组委会秘书长瞿国春在近日举行的新闻发布会上介绍说,2025世界智能网联汽车大会升级“3+3+6+N”框架结构。

一是聚焦“洞见前沿风向、



氢能源公交车(资料图)

2023年在港交所上市,具有自主核心知识产权,并实现了燃料电池系统批量生产,主要产品及服务包括燃料电池系统及相关技术服务与能源气体销售,目前主要应用并服务于客车、物流车及重卡等商用车型。

在专家看来,此次交易的终止,折射出燃料电池及燃料电池汽车行业“市场冷”的尴尬现实。

中国汽车工业协会发布的数据显示,今年上半年,国内燃料电池汽车累计产量为1364辆,同比下降47.2%;累计销量为1373辆,同比下降46.8%。

“由于国内电动汽车发展较快,燃料电池汽车的发展空间明显受到挤压。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树介绍说,与锂电池相比,我国燃料电池核心原材料及部件水平与整车耐用性

及寿命,仍与世界先进水平有一定差距。在高补贴和特殊场景下,依托区域资源优势降低加氢成本是燃料电池汽车最快实现经济性的方式。而当前购车成本与加氢成本高,导致经济性依然弱于燃油汽车与电动汽车。

“当前,燃料电池行业正处于‘政策驱动+技术突破+市场拓展’的关键期。长期看,随着成本下降、基础设施完善和应用场景扩大,该行业具备广阔的成长空间。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜坦言,短期内仍需警惕盈利压力、融资难度和市场波动带来的不确定性。

政策还需加持

当前国内燃料电池汽车行业发展虽然遇冷,但专家表示,经过4年来示范应用项目政策

的支持,我国燃料电池技术和产业链有重大突破,技术指标达到世界前列,产业链基本打通,已到了市场化大发展的临界点。

“目前,燃料电池行业正处于‘政策热、市场冷’的临界点。”鹿客岛科技创始人兼首席执行官卢克林表示,短期看,氢能重卡、冷链物流在京津冀、长三角、珠三角等区域率先实现商业闭环,2025年系统成本有望跌破2000元/kW(千瓦)与柴油溢价将缩小到20%以内,且率先在港口、矿区、高耗能园区形成百万台级替换空间。中期看,绿氢制取成本2027年可降至18元/kg(千克)以下,预计2030年国内装机突破30GW(吉瓦),对应2000亿元级市场。

“降低加氢成本,是当前燃料电池汽车最快实现经济性的方式。购车成本与加氢成本高

导致经济性依然弱于燃油车与动力电池汽车,短期推广仅限于示范项目。”崔东树说。

在中国电动汽车百人会副理事长董扬看来,如果政策能够继续支持,可以更好地推动燃料电池汽车行业快速发展。

据了解,2020年9月,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展和改革委员会、国家能源局联合印发《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》,对燃料电池汽车的购置补贴政策调整为燃料电池汽车示范应用支持政策,对符合条件的城市群开展燃料电池汽车关键核心技术产业化攻关和示范应用给予奖励,形成布局合理、各有侧重、协同推进的燃料电池汽车发展新模式。示范期暂定为4年。

“五部委应用示范项目重点支持燃料电池的八大总成(催化剂、扩散层、质子交换膜、膜电极、双极板、电堆、空气压缩机、氢循环泵)。八大总成中,除膜电极部分材料尚未完全国产化以外,其他均已国产化。但这些企业目前属于研究开发高峰期,市场尚未发育成形,因此绝大部分企业处于亏损阶段。如果得不到政府层面的继续支持,市场将会进一步萎缩,部分企业甚至会破产。”董扬认为,目前我国在燃料电池汽车领域拥有技术先进、产业链打通的优势,加之超大经济体和有为政府的优势,如果能继续支持燃料电池汽车发展,必能带动氢能经济产业链的形成,在世界经济竞争又一重要领域中占得先机。

世界智能网联汽车大会16-18日举办

创新体验形式、深化国际合作、推动交流互鉴”四大亮点,设置开幕式、全体大会、闭幕式3场全体会议。二是围绕产业政策、国际合作、京津冀协同发展等方面举办3场圆桌会。三是围绕政策、技术、安全、人工智能(AI)、应用、数据等方面,设置6场主题论坛。四是召开基础设施、芯片、通信、生态、保险等方面的多场边会。

瞿国春说,总体看,本届大会具有四大特点:一是把脉科技前沿动态。大会将聚焦人工智能、信息通信、数据利用、芯片等前沿科技在汽车产业的应用创新,特邀全球顶尖专家分

享智能网联汽车领域的最新技术突破、产业趋势及落地实践,围绕智能网联汽车安全体系、生态构建与风险管控等进行深度研讨。

二是深化国际务实合作。大会将举办汽车产业国际合作会议、“驻华大使团走进汽车产业”等系列活动,汇聚来自全球的政府代表、国际机构权威与行业精英,围绕智能网联汽车的未来发展、政策导向与合作前景深入交流,携手应对产业共同挑战。预计本届大会发言嘉宾中的外宾人数接近一半,充分彰显大会的国际化程度,持续提升大会的全球影响力。

三是汇聚多元智慧成果。大会议题紧扣产业创新、政策优化与协同发展主线,将组织发布“车路云一体化”建设成效、网络技术、可信数据空间、“人工智能+汽车”等热点领域的多项报告,呈现“十四五”期间智能网联汽车发展成果,全面展示新技术、新产品、新模式、新生态。

四是丰富实践应用体验。在2024年北京大兴国际机场至主会场的基础上,今年计划继续扩大高级别自动驾驶乘用车接驳服务范围,增设主要交通枢纽、酒店至主会场的自动驾驶车辆接驳服务。此外,考

虑到大会的国际化属性,将在现场设置AI翻译设备,全面覆盖与会者的沟通场景,实现会场内全球无障碍沟通。

据悉,2025世界智能网联汽车大会由工业和信息化部、交通运输部、北京市政府联合主办,工业和信息化部装备工业发展中心、北京市经济和信息化局、北京经济技术开发区管理委员会、中国汽车技术研究中心有限公司、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国信息通信研究院、中国电子信息产业发展研究院、交通运输部公路科学研究院等9家单位联合承办。