半年业绩预告披露 车企拓展产业链布局

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

近期,比亚迪、赛力斯、海马 汽车等19家上市车企已陆续公 布 2022 年半年报业绩预告。在 上半年经历过产业链供应端调 整后,三家车企业绩预增,同时 各家车企的布局正随着新四化 浪潮而变化。

进入下半年后,小鹏汽车、合 创汽车、比亚迪均已着手发布新 车型。小鹏 G9 已于日前正式开

启预订并公布内饰,预计今年9月 正式上市、四季度启动交付。与 此同时,在工信部最新的一批《道 路机动车辆生产企业及产品公 告》中,合创A06也已经通过申 报。比亚迪腾势D9也即将于8月 下旬上市。

此外,小鹏汽车、广汽集团也 对飞行汽车开始布局。与此同时, 广汽集团、长安汽车在氢能源汽车 领域也发布了新动态。汽车新四 化下,新的业态正在塑造中。

车企披露半年业绩预告

在汽车新四化的推动下,比亚迪、长城汽车等上市车企通过对新 能源的布局收获了不俗业绩,而其余未达到预增的上市车企也 在努力向新能源赛道靠拢。

8月下旬,A股上市车企陆续 公布2022半年业绩预告。在新能 源汽车快速发展的加持下,比亚 迪 2022 年上半年归属于上市 公司股东的净利润预计为28 亿一36亿元,与上年同期相比 上涨 138.59% — 206.76%。 扣除 非经常性损益后的净利润预计 为25亿一33亿元,与上年同期 相比上涨 578.11% —795.11%。 基本每股收益盈利预计为每股 0.96-1.24元。

对于业绩增长原因,比亚迪 在业绩预告中表示,2022年上半 年度,尽管面对宏观经济下行、疫 情散发、芯片短缺及原材料价格持 续上涨等诸多不利因素,但新能源 汽车行业表现喜人。比亚迪新能 源汽车销量增长势头强劲,屡创历 史新高,同比实现增长,推动盈利 改善,并一定程度上对冲了上游原 材料价格带来的盈利压力。

据《中国经营报》记者不完全 统计,在已发布2022年上半年业 绩预告上市车企中,仅有比亚迪、 长安汽车、长城汽车三家实现了 业绩预增。除了比亚迪,长城汽 车发布的2022年半年度业绩预告 中,该司归属于上市公司股东的 净利润为53亿一59亿元,与上年 同期相比增长50.20%到67.20%。

对于业绩增长原因,长城汽车 归因于报告期内公司优化产品结 构,单车售价上升、毛利及毛利率 增长,以及汇兑收益增加,同时公

司笃定全球化智能科技公司转型,

积极推进新能源与智能化发展。 在汽车新四化的推动下,比 亚迪、长城汽车等上市车企通过对 新能源的布局收获了不俗业绩,而 其余未达到预增的上市车企也在 努力向新能源赛道靠拢。

在赛力斯集团 2022年上半年 业绩预告中,该司表示,随着赛力 斯新能源汽车交付量逐月增加, 2022年上半年公司营业收入实现 120亿元到126亿元,同比上升 62.50%到70.63%;公司经营活动 现金流量净额得到较大改善;公 司新能源汽车的毛利率也较上年 同期有所增长。

同样公布了业绩预告的海马 汽车也提及,公司目前正在深入 推进第四次创业与调整,战略调 整期恰逢行业转型期,双期叠加 给公司带来了更严峻挑战。同 时,该司在回应投资者相关问题 时也指出,战略部署将全面转型 新能源汽车和智能汽车。

马汽车将与比亚迪进行合作,前 者甚至有可能为后者进行代工。 在该司投资者互动板块中有投资 者问询上述双方合作事宜,海马 汽车回应称,公司始终持开放态 度,积极开展对外合作。若有相 关合作事项公司将按规定履行信 息披露义务。

而近期有市场消息指出,海

新车型密集亮相

合创汽车、小鹏汽车、广汽埃安等车企已于8月陆续亮相新车型,并冲击年度销售目标。

上半年过去,各大车企的年度 销售计划进入发力期,在冲击销售 目标的同时,新车型也陆续亮相。

日前,合创汽车纯电轿车A06 已通过申报。从工信部公布的信 息来看,该款车型长宽高分别为 4965毫米、1920毫米、1520毫米, 轴距2850毫米,新车瞄准中型电轿 市场,搭载中创新航的三元锂电 池,使用永磁同步电机,最高时速 160公里。

与此同时,合创汽车在营销方 面还成功冠名了EDG战队,通过 电子竞技的元素吸引目标受众。 据悉,此次冠名EDG战队后,双方 将聚合各自优势资源,围绕电竞生 态实现技术升维。得益于智能汽 车与电子竞技的数理互通,游戏技 术能够与高算力芯片、智能语音、 面部交互和大数据车载通信等产 生技术共鸣。

此外,造车新势力小鹏汽车推 出的 G9 车型也已于近日开启预 订。在尚未公布具体售价的情况 下,小鹏G9在开启预订的24小时 内,收获了超2万辆的订单量。截 至7月底,小鹏汽车今年累计交付 80507辆新车。

值得一提的是,8月15日,

2022小鹏超级补能发布会上,小鹏 汽车首次全面展现小鹏超级补能 体系,包括技术研发、服务体验、充 电网络建设等全新布局。"充电5分 钟,续航200公里"的小鹏S4超快充 首桩也同步上线。根据规划,今年 第三季度,小鹏汽车将从北京、上 海、广州、深圳等小鹏G9订单前十 名的城市开始铺设S4超快充设备。

广汽埃安方面则于近日亮相

了2023款的AION V Plus,首款第 二代激光雷达量产车 AION LX Plus 也已于8月正式上路。同时, 根据广汽集团公告,广汽集团拟投 资21.6亿元成立电驱科技公司(暂 定名),广汽集团、广汽乘用车有限 公司、广汽埃安新能源汽车有限公 司分别按23%、26%、51%的比例持 股电驱科技公司(暂定名)。该公 司计划在2025年建成生产线,每年

能生产40万套IDU电驱系统总 成,及10万套GMC混动机电耦合 系统的电机和电控。

未来,广汽埃安将依托电驱科 技公司,重点围绕IDU电驱系统进 行自主研发及产业化,实现自主电 驱研发、试制、试验和量产一体 化。电驱科技公司的成立,标志着 广汽埃安全面进入电驱自研自产 新阶段。



拓展新能源业务布局

氢能源汽车、飞行汽车等均为当下车企发力的新赛道。

近年来,行业对新能源的发展 并不局限于电动。据国家能源局 消息,上半年能源领域有效投资力 度不断加大,投资完成额同比增长 15.9%。通过统筹推进加氢网络建 设,截至6月底全国已建成加氢站

8月中旬,广东省发改委印发 《广东省加快建设燃料电池汽车示 范城市群行动计划(2022—2025 年)》,计划到示范期末,实现推广1 万辆以上燃料电池汽车目标,年供 氢能力超过10万吨,建成加氢站 超200座,车用氢气终端售价降到 30元/公斤以下。

与此同时,广州市南沙区发

布《南沙区氢能产业扶持办法(征 求意见稿)》指出,加氢站最高不 超过500万元予以补助,氢气每 公斤最高不超过15元的补贴,同 一企业每年补贴总额最高不超过 150万元。据悉,南沙区已引入了 新能源"链主"企业。为引进产业 链上更多的相关企业,有关部门 还将出台一系列补贴和奖励政 策,增加氢能源的技术研发和推

今年,广汽集团、海马汽车等 车企在氢能源汽车发展方面都 有了新进展。在"2022广汽科技 日"上,广汽集团发布了1.5L氢 内燃机,最高热效率达到44%,百 公里氢耗最大值为0.84千克;而 长安汽车旗下新能源子品牌长 安深蓝 SL03 已于今年7月上 市。据悉,SL03氢电版CLTC综 合续航里程730km,可在3分钟 内实现快速补氢。

海马汽车方面则在回应投资 者时表示,该司第四代氢燃料电池 汽车正在研发中,而海马7X-H氢 燃料电池汽车,是海马汽车"光伏 发电→电解水制氢→高压加氢→ 氢燃料电池汽车运营"全产业链零 碳排放的关键组成部分,并将于 2023年开展模拟示范运营。

除此之外,近期大热的飞行汽 车也是车企新发力的赛道。记者 从广汽集团内部人士获悉,广汽研 究院正在招聘飞行汽车相关人才, 包括飞行器地面调度系统开发工 程师、飞行器测试工程师、飞行器 架构设计责任工程师等,薪资在2 万至4万元之间。

与此同时,小鹏汽车的小鹏汇 天旅航者 X2 已开启加速测试,而 小鹏汇天全新试制试验工厂也已 正式启用。此前2021年小鹏汽车 的"1024科技日"上,小鹏汽车就提 出了小鹏汇天飞行汽车的量产计 划。彼时,小鹏汽车董事长何小鹏 还表示,小鹏飞行汽车计划在2024 年内量产,目标售价将不超过100 万元。

加快汽车产业升级 广东提速建设燃料电池汽车示范城市群

本报记者 陈靖斌 广州报道

为推动广东省燃料电池汽 车示范城市群建设,强化广东在 全国燃料电池汽车产业发展中 的引领示范作用,打造全国领 先、世界一流的燃料电池汽车示 范应用区和技术创新高地,《广 东省加快建设燃料电池汽车示 范城市群行动计划(2022-2025 年)》(以下简称《行动计划》)日 前印发。

《行动计划》提出,示范期末 要实现推广1万辆以上燃料电 池汽车目标,建设加氢站各级财 政补贴最高可达500万元。

事实上,2021年以来,广东 就已相继推进多项与新能源汽 车产业链相关的项目落地。 2022年广东省《政府工作报告》 指出,现代汽车氢燃料电池等外 资大项目正式落地,埃克森美孚 惠州乙烯项目一期、巴斯夫(广 东)一体化基地首期全面开工, 全省实际利用外资1840亿元、 增长13.6%。

北京特亿阳光新能源总裁 祁海坤告诉《中国经营报》记者, 广东省本地企业在氢燃料电池 的核心零部件都有布局,已经形 成了具有一定规模的燃料电池 汽车产业集群效应。"广东省的 氢能产业集群效应比较明显,近 年来的制氢一加氢一体式、加 油一加氢一站式的'佛山模式' 也得到了很好的示范效应,氢能 产业链比较完善,产业基础也比 较扎实,带动一大批氢能产业链 供应体系的完善。"

氢能产业链投资潜力巨大

自"十四五"规划开始以来, 氢能作为前沿技术,其发展与示 范效应备受国家重视。

"'十四五'是氢能技术发展 和应用推广的重要窗口期,处于 初级阶段的氢能产业目前多以区 域性的小规模应用为主,同时也 在为大范围推广创造有利条件。" 祁海坤指出。

事实上也确实如此,国家发 展改革委与国家能源局3月22日 印发《"十四五"现代能源体系规 划》,其中指出,要强化氢能前沿 科技的攻关,适度超前部署一批 氢能项目,着力攻克可再生能源 制氢和氢能储运、应用及燃料电 池等核心技术,力争氢能全产业 链关键技术取得突破,推动氢能 技术发展和示范应用。

为推动广东省燃料电池汽 车示范城市群建设,强化广东在 全国燃料电池汽车产业发展中 的引领示范作用。日前,广东省 发文加快建设燃料电池汽车示范 城市群。

其中,在坚持区域协同发展 理念方面,《行动计划》提出,在技 术创新、产业链建设、氢能供给、 车辆推广、政策制定等方面加强 统筹协调,以广州、深圳、佛山燃 料电池技术创新和产业高地为引 擎,联动东莞、中山、云浮等关键 材料、技术及装备研发制造基地, 依托东莞、珠海、阳江等氢源供应

基地,加快产业项目布局,推动形 成产业集群。

在提升产业链关键零部件研 发产业化水平方面,《行动计划》 提出,以广州、深圳、佛山、东莞、 中山、云浮为重点建设燃料电池 汽车产业创新走廊,重点支持八 大关键零部件企业以及制氢、加 氢、储运设备企业在省内进一步 扩大生产能力。

在培育产业发展新业态方 面,《行动计划》提出推动燃料电 池汽车产业与大数据、互联网、人 工智能、区块链等新技术深度融 合,支持打造氢能化、智能化物流 运输与燃料电池汽车综合服务平 台。支持燃料电池核心企业打造

产业"数据中台",鼓励企业开放 平台资源,共享实验验证环境、仿 真模拟等技术平台,推动产业链 协同创新发展。

深度科技研究院院长张孝荣 告诉记者,燃料电池汽车是个复 杂的业态,从产业上游到下游,涉 及电堆、膜电极、双极板、质子交 换膜、催化剂、碳纸、空气压缩机、 氢气循环系统等八大关键零部件 以及制氢、加氢、储运设备,而这 些产品与设备需要大量专业企业 协同发展。"通过建设燃料电池汽 车示范城市群的集群化模式有三 大好处,一是可以快速调配置产 业资源,形成规模效应;二是可以 推动产业链快速成型,多地合作 加速推广应用;三是监管部门也 可以加强产业链管理与监控。"

祁海坤告诉记者,氢能产业 链投资潜力巨大,但在中游"储 氢、运氢"环节仍存在"卡脖子" 问题以及下游的应用供需体系 也尚不完善。"氢能产业链中的 制氢、储氢、运氢、加氢,以及氢 燃料电池和氢能汽车等任何一个 细分环节都可以造就若干个千亿 级规模的市场。目前,'制氢环 节'基本不存在什么问题了,'卡 脖子'问题出现在中游环节的 '储氢、运氢'上,加氢站和下游 的应用端体量小和数量少,匹配 不均衡,造成氢能供需体系不健 全、不完善。"

广东布局先行先试

事实上,2021年以来,广东就 已积极推进多项与新能源汽车产 业链相关的项目落地。

2022年广东省《政府工作报 告》指出,现代汽车氢燃料电池等 外资大项目正式落地。与此同 时,全省实际利用外资1840亿元、 增长13.6%。

对汽车氢能产业来说,随着 中国"双碳"环保目标的敲定,中 国氢能产业迎来飞速发展的风 口。2021年以来,国家五部委正 式下发《关于启动燃料电池汽车 示范应用工作的通知》,明确将 首批示范运营城市群定为京沪粤

三地。 而广州市作为粤港澳大湾区 的氢能产业高地,正全力打造城 市群燃料电池汽车创新研发中心 和燃料电池汽车示范应用核心 区,力争在窗口期内构建氢能和 燃料电池的完整产业链。现代汽 车集团积极响应,并参与中国氢 能产业示范项目。

2019年12月,广东省政府与 现代汽车集团签署谅解备忘录 (MOU)。2021年年初,现代汽车 集团与广州市广州开发区政府签 订投资合作协议,成立现代汽车 氢燃料电池系统(广州)有限公 司,并于2021年3月在广州开发 区正式开工建设"HTWO广州", 由现代汽车集团100%持股,预计 到2030年总投资将达到85亿元 人民币(含工厂运营费用)。

作为中国首家大型氢燃料电 池系统生产专用工厂,"HTWO 广州"占地面积达20.7万平方米, 预计于今年下半年正式竣工,届 时将建成为包含氢燃料电池系统 生产工厂、研发中心和创新中心 在内的综合性基地。工厂规划年 产6500套,并将视中国市场和政 策需求适时扩大生产供应能力。 建成后该工厂将主要生产适用于 NEXO的氢燃料电池系统,并面 向国内多种氢能应用场景的客户 进行销售。

此外,佛山也拥有世界首条 商业氢能有轨电车、全国首座商 业化加氢站、世界先进水平氢燃

料电池公交车、百亿央企氢能项 目等。值得一提的是,佛山仙湖 氢谷更是聚集了100多家氢能企 业和机构,氢能全产业链趋于完 整,产业项目计划投资总额超过 400亿元,全部达产后将形成年产 值超千亿元的产业集群。

尽管粤港澳大湾区城市群已 具备较为完善的氢能产业链,但 氢能作为前沿技术的推广与发 展,仍任重而道远。

张孝荣指出,目前氢能产业 链发展的主要瓶颈一是性价比不 高,现实中氢能大规模推广应用 仍面临氢燃料电池制造成本高、 加氢站设施薄弱、终端用氢成本 高等不利因素。二是氢燃料电池

相关专利与发明受控于日本,我 国缺少足够的知识产权储备。

祁海坤则认为,目前氢燃料 电池的生产成本比锂电池的高一 倍以上,主要还是应用的数量太 少。再加上当前的加氢设施配套 欠缺,氢燃料电池汽车的技术也 不是很成熟,整车购置成本和加 氢成本都较高,市场启动仍然需 要国家政策的鼓励与支持。

不过,祁海坤也提到,虽然目 前的成本还是很高,加氢站的数 量太少,但随着国家政策以及 补贴向氢能产业链的倾斜和投 入,绿色低排放的氢能源商用 车包括氢能源重卡的发展将进入 快车道。