

北京冬奥车企争秀氢能源汽车

根据北京冬奥组委公布的数据，北京冬奥会期间将示范运行超过1000辆氢能源汽车，配备30多座加氢站。这是全球规模最大的一次燃料电池汽车示范运行。

行业专家分析称，北京冬奥会将充分展示氢能应用潜力，迅速提升氢能认知，这有益于

产业化推进。

本届冬奥会期间，车企提供了多种不同的车型作为交通工具，涵盖了轿车、SUV、商务车、中巴车，以及专门服务于冬残奥会的无障碍车型，这些车型可以满足不同群体用户的个性化需求，给出行带来更多便利。



整车、系统及制氢等新技术的研发与应用，通过技术创新降低整车能耗与制氢成本，从而降低运营成本。

中国氢能联盟预测，到2025年，我国氢能产业产值将达到1万亿元；到2050年，氢气需求量将接近6000万吨，实现二氧化碳减排约7亿吨，氢能在我国终端能源体系中的占比超过10%，产业链年产值达到12万亿元。在亿万级风口下，氢能源汽车给汽车行业带来了新

的机遇和挑战，自主品牌车企在这一领域的布局和落地也驶入了快车道。

目前来看，一汽、上汽、东风和长安集团是较早接触氢燃料电池汽车的企业。不难发现，几乎各大车企都开始在燃料电池汽车领域布局，包括长安、长城、红旗等车企都投入重金在乘用车方向发力，毕竟只有体量足够大的乘用车领域，才能给氢燃料电池汽车产业带来更大的想象空间。

政策支持 未来可期

整车企业近期的积极态度与氢能源相关政策持续推进是分不开的。早在2021年3月份，氢能就被正式纳入“十四五”规划纲要草案。截至2021年年底，全国已有北京、山东、河北、天津、四川、浙江、宁夏等50多个省市及自治区接连出台合并制定了氢能发展规划。

1月21日，国家发展和改革委员会、工业和信息化部、住房和城乡建设部、商务部、市场监管总局、国管局、中直管理局七个部委联合印发《促进绿色消费实施方案》，其中专门提及加强新型储能、加氢等配套基础设施建设，有序开展燃料电池汽车示范应用。

在多重利好的背景下，氢能概念随之站上了“风口”，市场的追随者纷至沓来。不过从目前来看，氢能产业发展还处于起步阶段，在很大程度上还停留在炒概念阶段，业绩真正爆发还需要一段时间。

佛吉亚完成对海拉收购 第7大汽车技术商诞生

1月31日，佛吉亚表示，公司已完成对海拉控制股权的收购。该收购于2021年8月14日宣布。

佛吉亚首席执行官柯瑞达（Patrick Koller）表示：“今天，海拉和佛吉亚共同开启了合并公司的新篇章。这项具有深远意义的收购将两家优势互补且高盈利的公司结合在一起，打造出一个拥有一系列先进技术、全球第

七大汽车技术供应商。合并后，公司2025年的销售目标为330亿欧元，反映出双方合并所带来的巨大杠杆效应。我们将携手努力，协同增效，从而为股东创造持续的价值。”此次收购总支付金额中的29亿欧元来自2021年8月签订的55亿欧元过桥贷款协议。从2022年2月1日起，海拉的业绩将并入佛吉亚集团的财务报表。（晓俐）

SES 正式登陆 纽约证券交易所

2月4日，作为全球领先的电动汽车高性能锂离子电池开发者及制造商，SES AI Corporation（以下简称SES）宣布其A类普通股和认股权证在纽约证券交易所进行交易。

截至目前，SES的投资人包括吉利控股集团、通用汽车、本田汽车、现代起亚汽车集团、上汽集团、富士康等全球领先的汽车制造商。此外，SES还与通用汽车、本田、现代起

亚签订了锂金属电池A样品联合开发协议。2021年11月，SES宣布正在上海建设一座总面积为3万平方米的1GWh锂金属电池超级工厂（预计2023年竣工）。

SES锂金属电池有望成就下一代长续航里程、价格实惠的电动汽车。这一技术路线将在传统锂离子电池高制造性的基础上，带来能量密度的进一步提升。（晓吴）

华域麦格纳专供 MEB电驱动系统上市

华域麦格纳电驱动系统有限公司（HME）已经为大众ID.4电动车型提供了首批批量生产的二级电驱动系统。

该高度集成的电驱动系统专门针对电动车辆的二级电驱动系统进行优化。该系统采用麦格纳的完全集成式、模块化和可扩展的模块构建式理念进行设计，

它是麦格纳产品组合中的众多电驱动产品之一，涵盖用于高达250千瓦功率范围的所有车型。该系统集成了一个感应式电机、一个集成式单速齿轮箱、一个高压逆变器，以及相应的软件和控制单元。它还为前轮提供了80千瓦峰值功率，并具有行业领先的拖曳转矩，从而优化了效能。（洪波）

乘用车、商用车集中展示

在乘用车方面，丰田是北京冬奥会的车辆提供大户。作为2022年北京冬奥会和冬残奥会的官方赞助商，丰田已经向北京冬奥组委正式交付了2200辆新能源汽车，其中包括丰田氢燃料电池汽车MIRAI II、柯斯达氢擎、奕泽E进擎等。此外，为了更好地服务于冬残奥会，丰田还将提供柯斯达、海艾士、赛那车型的福祉车，供残障人士使用。据悉，本届冬奥会有一半以上的官方用车是丰田汽车。

身为东道主的北汽集团，旗下有330辆EU7用于北京赛区T3场景，由首汽负责车辆运营，北汽集团负责车辆筹备，冬奥组委负责车辆接收和整体调度管理运营，赛事期间以租赁方式交由首汽集团进行冬奥会运营服务，后续

将转为社会化自运营。

2022年北京冬奥会期间，商用车企业自然成为最大的支持者，其中就包括福田欧辉客车，派出了1223辆客车作为冬奥会保障用车。其中，氢燃料客车有515辆，在整体氢燃料客车保障车型中占比达63%。在欧辉客车的515辆氢燃料客车中，共计212辆搭载了丰田氢燃料电池系统，这也是丰田与北汽集团、亿华通三方合作的成果。另外，515辆客车中还包含40辆改制而成的福祉车，服务行动不便的乘客。这也创下了有史以来氢燃料客车服务国际级运动赛事规模最大、车型数量最多的纪录。

另外，宇通客车也提供了包括氢燃料客车、T7在内的700余辆客车，在北京冬奥会期间为赛事提供出行保障。

成本高限制普及应用

其实，我们也可以看到，除了本届冬奥会之外，氢能源汽车的推广极为罕见。路上飞奔的纯电动汽车十分普遍，而氢燃料汽车主要应用在商用车领域，乘用车领域很少见。对此，行业人士认为，相比电动汽车，目前氢能源汽车普及率依然较低，并且推广难度较大。造价贵、使用成本高等成为制约氢燃料电池汽车普及的关键因素。“性价比极低”是氢

燃料电池汽车的推广落后于锂电池汽车的主要原因，并且也有车企曾明确表示，制造氢燃料电池汽车的成本大约是同等电动汽车的两倍。

“氢燃料汽车处于发展的初期阶段，市场保有量少，车价及运营成本高、基础设施不完善也在制约着氢燃料电池汽车的发展。”宇通客车相关负责人表示，氢气价格高导致用车成本增加，公司将与产业链同行持续致力于燃料电池