

# 氢能车驶入新风口

本报记者 刘瑾

## 产业聚焦

近日,《北京市氢燃料电池汽车车用加氢站发展规划(2021—2025年)》发布,提出2025年前力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破1万辆。上海也于近期公布计划称,到2025年实现燃料电池汽车保有量突破1万辆。

在各地大力支持和推动下,氢燃料电池汽车产业的区域生态将持续优化,有望开启发展新篇章。在近日举行的2022中国(嘉兴)氢能产业大会上,中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟提出,氢能产业正处于从单一产品、单一产业、单一应用及单一城市的单向发展转向一体化发展新阶段。

## 应用场景广泛

中国汽车工业协会数据显示,10月份,氢燃料电池汽车产销分别完成277辆和301辆,同比分别增长3.7倍和5.4倍。1月至10月,氢燃料电池汽车产销分别完成2700辆和2400辆,同比分别增长1.8倍和1.5倍。

在汽车产业中,氢燃料电池汽车仍是小众产品,但近两年来在国家政策扶持下实现了快速增长。2021年,氢能正式写入“十四五”规划和2035年远景目标纲要,同年,五部委印发启动燃料电池汽车示范应用工作通知,初步形成京津冀、上海、广东、河北、河南五大燃料电池汽车政策支持示范城市群。目前,全国已有20多个省市积极抢抓氢能技术变革机遇,陆续发布了氢能发展规划和指导意见。

嘉兴作为浙江省氢能产业发展的试点城市之一,依托嘉兴港区工业副产品氢资源优势,积极打造长三角(嘉兴)氢能产业园,规划建设成长三角氢能产业发展引领示范城市。嘉兴市副市长倪沪平介绍,作为浙江省氢能资源最为丰富的地区之一,嘉兴已经组建了氢源供给保障平台,加快构建化工板块与氢能板块的循环经济模式,全力推动氢能装备制造及氢能应用场景推广。

氢能被认为可在实现净零排放方面发挥核心作用,是用能终端实现绿色低碳转型的重要载体。在交通领域,燃料电池重卡、叉车、机车已应用在港口、矿山、货运铁路等场景中。

轻程(上海)物联网科技有限公司在上海运营氢燃料电池车1110台,运营里程数超过3200万公里,主要应用在城市快递与配送、港口以及集装箱运输中。



观众在第十届中国电子信息博览会上参观氢能动力重卡。  
新华社记者 毛思倩摄

“基于精准的数据和规模化运营,我们对氢能源的未来更有信心。”轻程联合创始人兼首席执行官刘可飞表示,通过规模化采购,公司将氢能整车的购置价格控制在35万到45万元。根据分析,每公里成本基本可以与使用8元/升的柴油车持平。

## 亟待补齐短板

氢燃料电池可以做到真正意义上的零排放,因此推广氢燃料电池汽车对于产业低碳转型具有重要意义。当前,我国氢燃料电池汽车还处在商业化初期,市场保有量刚刚破万辆,未来仍有多个节点上的技术有待突破。同时,第三方服务机构数量、场景应用推广与加氢站建设速度也相对滞后。

中国工程院院士、浙江大学氢能研究院院长郑津洋提出,推进氢能产业高质量发展,氢能储运装备的技术突破是重点。成本要更低,质量要更轻,特别是移动式装备需加快提高单位质量储氢密度,储氢量要更大,单台设备储氢量要提升到吨级以上,气瓶寿命也要更长,希望能提高到30年;性能要更稳,需进一步提高产品性能的一致性。

## 现阶段

氢燃料电池汽车的重点发展方向是重卡领域。国鸿氢能科技(嘉兴)股份有限公司副总经理刘志祥表示,对重卡来说,氢燃料电池的功率仍是主要问题。作为干线物流运输的重卡,其功率需求在200千瓦至300千瓦之间,但目前重卡装机的燃料电池功率等级普遍在100千瓦至120千瓦之间,有待向大功率迈进。此外,降成本问题也亟需解决。当燃料电池产量达到10万台量级,成本将大幅下降。可以预见,当产量、产能规模到达某个量级后,氢燃料电池相比柴油机将更具有成本优势。

上海重塑能源集团股份有限公司已经交付的燃料电池汽车应用覆盖了城市公交、环卫、物流、重卡等领域,减少了大约7万吨碳排放,累计行驶里程数达1.4亿公里左右。

“在推进氢能产业的发展过程中,我们非常深刻地感受到区域协同的重要性。”重塑集团董事长兼总裁林琦介绍,企业要有建立生态的思维,在政策引导下深度打通从技术开发到商业应用的链条,构建可持续发展的商业模式和应用场景。

氢燃料电池汽车的配套设施建设正在积极推进。北京市规划,2023年前力争建成并投运加氢站37座;2025年前力争建成并投运加氢站74座,初步形成规划布局合理、结构灵活多样、安全保障优先、滚动有序调控的氢燃料电池汽车车用氢能供给保障体系。

## 打造新竞争力

3月份,国家发展改革委、国家能源局联合印发《氢能产业发展中长期规划(2021—2035

“全球经济虽仍处于新冠肺炎疫情阴霾下,但航空货运市场整体向好。尽管不确定性因素增加,但全球航空货运市场上扬态势还将持续。”在日前举行的第四届中国西部航空物流合作论坛上,中国航空运输协会常务副理事长潘亿新表示。

论坛上发布的《中国航空物流发展报告2021(中文版)》显示,2021年,我国航空货邮运输量达731.8万吨,恢复至2019年的97.2%,增速由负转正,触底反弹,比上年增长8.3%。2021年,国内三大航空公司货邮收入达总收入的12.88%至19.6%,占比接近两成,远高于2019年的3.17%至6.13%。

潘亿新表示,2021年我国航空物流呈现四大特点:一是运输量触底反弹,主营收入增长显著。二是运力持续增加,客货并举成行业共识。三是上市融资并购,资本加大投入。四是地区差异明显,中西部发展显著提速。

中国民航科学技术研究院副研究员占芬向记者表示,今年以来,我国航空货运量稳步增长。截至10月份,我国航空货邮运输量累计512.6万吨,恢复到2019年同期的83.9%。航空货运依旧是航空公司重要的盈利业务。航空货运运力供给充足,全行业货机机队接近200架。

随着我国消费结构和产业结构升级,加强航空物流建设不仅是短期应急需求,也是长期发展需要。

“航空物流在保障供应链稳定中的战略价值更加凸显。”广州民航职业技术学院民航经营管理学院院长葛琦表示,我国航空物流将坚持高质量、高标准建设自主可控的现代化航空物流“枢纽+网络”,培育出更具竞争力的“专业+综合”“物流+产业”综合航空物流服务商;着重强化国家产业安全和提高供应链韧性要求,提升航空物流服务能力;持续满足人民美好生活需要,提高航空物流品质,实现以一体化、协同化、智能化、可视化、绿色化为特征的高质量发展。

目前,我国航空物流发展仍有一些不足之

10月份

## 氢燃料电池汽车

产销分别完成 277辆 和 301辆

同比分别增长 3.7倍 和 5.4倍

1月至10月份

## 氢燃料电池汽车

产销分别为 2700辆 和 2400辆

同比分别增长 1.8倍 和 1.5倍

年)》,提出到2025年实现氢燃料电池

车辆保有量约5万辆。

面对燃料电池系统核心技术的突破以及应用场景的不断丰富,有专家提出,按照当下的发展状态,氢燃料电池汽车有望复刻电动汽车的成长轨迹。但也有专家表示,无论是从产品层面来看,还是从基础设施角度来看,氢燃料电池汽车都比电动汽车更加复杂,要实现如今电动汽车的规模恐怕需要更长时间。

“氢燃料电池具备电池密度高、加氢速度快、环保等优势,但相较于锂电池产业,产业链处于初级发展阶段。”天眼查数据研究院研究员陈伟认为,受限于氢燃料电池反应堆制造成本以及加氢站数量等因素,行业规模仍较小。但随着整个产业规模升级以及技术进步,氢燃料电池比锂电池更有发展前景,预计在不久的将来会大规模进入商用领域。

张永伟分析说,经过几年的发展,我国氢能产业已经具备了良好基础,并逐渐呈现出新的发展特征:从单一的汽车企业销售氢能汽车产品转变为“运营+车辆+制氢”的一体化产业发展模式,从单一的靠氢能解决能源问题转变为氢能、风电、光伏、储能一体化的低碳能源发展模式,从单一的补能设施向加氢、充换电、加气加油一体化的交通补能设施转变,从单一城市发力向主力城市加协同城市一体化发展的模式转变,从单一产品技术突破降低成本转变为核心部件制氢全产业链条的一体化降本。

“五方面一体化的发展模式和路径,正成为氢能产业的新亮点、新趋势,也会构成行业新的竞争力。”张永伟表示。

前不久,湖南长沙宣布调整土地供应模式,不再每年集中供应住宅土地,而将恢复常态化更新。同时,江苏徐州、陕西西安、江西南昌、广东东莞、浙江金华和温州等自发集中供地的城市均表示土地供应将恢复常态。

去年2月份,22个试点城市开始实施住宅用地集中供应,包括集中发布公告、集中出让,且当年试点城市集中出让不超过3次。这项政策是继2020年多项房地产调控政策后在土地出让模式上的改进,现随着整体形势和房地产景气度的变化,土地集中供应面临调整。

最直接的原因是土地市场的变化。11月中旬,上海发布今年第四批集中供地出让公告,仅出让6宗地块。相比之前,本次住宅供应量下降,且出让面积和总价均减少八成左右。这一情况并非孤例,公开市场信息显示,目前22城的年度住宅用地供应完成不足六成,仅安徽合肥、江苏无锡、上海、福建厦门4城完成年度供地计划。

土地市场热度回落和房地产市场降温有很大关系。国家统计局发布的数据显示,今年前三季度,全国房地产开发投资同比下降8%,商品房销售面积同比下降22.2%,其中住宅销售面积下降25.7%。最近,各项金融支持房地产政策密集出台,将有助于房地产和土地市场企稳回暖。

值得关注的是,在土地市场热度不高的情况下,目前尚有足够实力购地的企业并不普遍。据监测,截至今年10月13日,22个重点城市集中供地推出3881宗,成交2999宗。其中地方国企拿地1384宗,占总成交宗数的46.1%,央企拿地844宗,占总成交宗数的28.1%。

最近财政部要求,严禁通过举债储备土地,要求不得通过国企购地等方式虚增土地出让收入,不得巧立名目虚增财政收入,弥补财政收入缺口。受这一政策影响,各地进入土地市场的地方国企尤其是地方城投公司购地受限。这些因素,都使得地方土地出让收入面临较大压力。

房地产业是资本密集型行业,集中供地对房地产企业短时期筹措资金和加快周转的能力要求更高,在当前市场景气度有待提升的情况下,供地模式微调有助于稳定土地和房地产市场。事实上,今年以来,不少城市土地供应批次已上调至4次甚至5次。

总而言之,集中供地实施初衷是贯彻“房住不炒”总体思路,为实现“稳地价、稳房价、稳预期”的政策目标,在当前政策实施已有一定效果、稳定房地产政策也陆续出台的情况下,可考虑各地根据实际情况,因地制宜、因城施策,对土地集中供应适度调整。

## 业界点睛

本版编辑 乔金亮 陶均美 编 王墨晗

# 快递隐私面单日均使用超1.5亿

本报记者 吉蕾蕾

今年以来,很多消费者都反映收取快递时越来越安心:收件人的姓名、电话、地址等个人信息在越来越多的快递面单上被“藏”起来。

近年来,快递业务量不断增长,全国日均快递业务量已超3亿件,数亿件快递产生和积累的大量寄递数据信息,给个人信息保护带来严峻挑战。

国家邮政局市场监管司副司长林虎介绍,今年3月份,国家邮政局、公安部、国家网信办3部门联合谋划,实施了为期半年的邮政快递领域个人信息安全治理专项行动。据统计,目前,全行业隐私面单日均使用量超1.5亿单,主要寄递企业自有渠道收件已基本实现全覆盖。

推动解决隐私面单问题,离不开上下游的协同工作。记者了解到,为进一步推动解决隐私面单上下游数据共享等难点问题,9月初,国家邮政局、公安部网络安全保卫局、国家网信办网络数据管理局组成联合工作组,组建专案打击、专项检查、隐私面单推进3个工作专班,建立部际、快递企业总部、电商快递上下游3个专项工作组。行动开展以来,构建了跨行业、跨企业的协调机制,各电商平台、快递企业按照“不影响寄递服务畅通、寄递服务成本增量最小化、确保国家安全和疫情防控溯源等数据使用需求”3项原则,推进隐私面单应用工作。

据介绍,国家邮政局选取顺丰、中通、圆通3家企业开展隐私面单应用试点,采取定

期调度与个别指导相结合,线上督导与线下检查相结合等方式,督促寄递企业总部和阿里巴巴、拼多多、京东等主要电商平台全面推进隐私面单应用。

如今,快递隐私面单应用已逐渐成为业内共识,推广覆盖隐私面单步伐明显加快。比如,中通与抖音电商达成共同推进消费者个人信息保护合作,为使用抖音电子面单的消费者提供隐私面单服务;经圆通网点、终端、快递员以及自有平台“客户管家”打印出的面单,均切换为隐私面单,由其承运的抖音平台电商快件实现隐私面单全覆盖;拼多多对存在信息泄露风险的电商快件主动发起用户信息保护措施;阿里巴巴号码保护功能已覆盖10亿用户,计划年内实现隐私号码全覆盖。

目前,快手、抖音、唯品会等中小电商快件及当当、京东自营等已基本实现隐私面单覆盖,阿里巴巴隐私面单日均使用2500万份,拼多多隐私面单应用正逐步推进。

与此同时,国家邮政局启动了行业相关法律法规和标准的制定、修订,出台了《快递电子运单》国家标准及《邮政业数据分级分类指南》,为隐私面单提供细致、明确、可操作的规范。

“目前,快递电商信息安全协同治理机制已有效确立,寄递企业信息安全水平明显提升,人民群众使用寄递服务的获得感、安全感、满足感得到增强。”林虎表示,下一步,国家邮政局、公安部、国家网信办3部门将持续巩固和深化专项整治成果,健全常态化部际联合工作机制,在强化案件打击、推进隐私面单应用等方面进一步形成合力,共同夯实邮政快递领域信息安全治理基础。相信在多方合力推进下,实现主要电商平台使用隐私面单并不遥远,个人信息保护将更加有力。

## 目前

全行业隐私面单日均使用量

超 1.5亿单



浙江乐清市一家物流企业工作人员在流水线上分拣快递包裹。  
蔡宽元摄(新华社发)

# 促进航空物流高质量发展

本报记者 崔国强

截至10月份

## 我国航空货邮运输量

累计 512.6万吨

## 全行业货机机队

接近 200架



在郑州新郑国际机场北货运区飞行区,工作人员准备装货。  
新华社记者 李嘉南摄

处。“一是智能化水平有待提升。目前国内大部分枢纽机场在货物打板、装卸、仓储等环节仍然主要依靠人工,智能仓储、智能场站、无人车等新型设备利用率不高。货运单证电子化尚未普及,安检、机场货站、航空货运企业、货代公司等之间的物流信息系统相对独立,无法实现全流程信息交互与资源共享。二是专业设施设备保障能力不足。对医药、冷链生鲜、快递、电子产品等货物的专业化保障能力短板突出,如航空冷链运输所涉及的冷库、航空冷藏集装设备、航空恒温箱等运输设备保障不足,效率有待提升。三是综合服务能力不足。我国航空物流企业规模小,服务产品单一,业务范围狭窄,主要以运输仓储、被动执行、分段接洽为主,货物跟踪、信息服务、金融结算、落地配送等先导性、综合化服务不多。四是全链条物流效率有待提升。航空物流企业与货运机场、货代企业、其他交通方式等合作关系较为松散,战略协同

能力不足,缺乏一体化组织和一站式履约能力,航空物流链条上各主体之间的协同效率有待提升。”占芬分析说。

为了实现我国航空物流高质量发展,需要努力补短板。占芬建议,应从几个方向精准发力,进一步释放航空物流业发展潜力。一是坚持科技创新,加快智慧物流建设。围绕航空物流全链条,加快大数据、5G等新兴信息技术应用,加快提升货运电子化、处理自动化、物流可视化水平,提高航空物流效率和保障能力。二是大力提升航空物流基础设施保障能力。完善机场物流基础设施建设,提高对跨境电商、快递、冷链、医药、危险品等业务保障和服务能力。三是加快培育航空物流龙头企业。创新制度供给,优化资源保障,加快培育打造2家至3家具有全球竞争力的龙头企业。鼓励航空物流企业与制造业等各类企业合作,创新服务模式、产品和流程。