

交通运输部：氢燃料电池汽车推广应量力而行

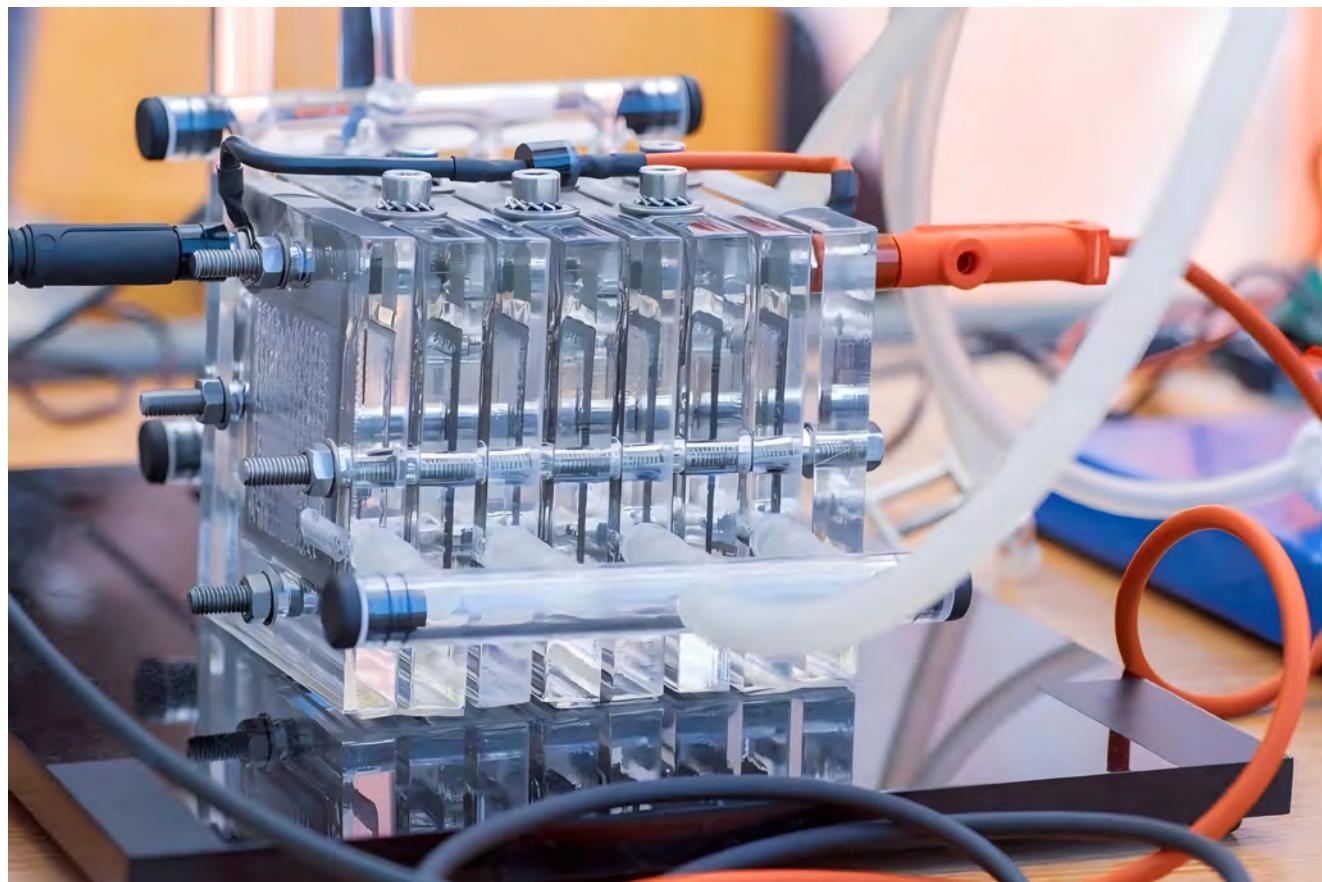
文 | 才兴旺

国内氢燃料电池汽车的保有量接近2万辆，加氢站约合400座，加氢站数量和氢燃料电池商用车保有量居世界

首位。8月31日，在2024中国汽车产业发展（泰达）国际论坛上，交通运输部运输服务司二级巡视员耿晋军介绍

上述信息。

近年来，氢燃料电池汽车技术明显进步，但成熟度仍有欠缺，与传统燃油



车和电动汽车相比，在经济性、耐久性和可靠性方面还有一些差距。此外，氢燃料电池汽车的购置成本、燃料成本较高，加氢也不方便。

氢燃料电池汽车目前还主要依靠中央和地方政府财政扶持发展。耿晋军指出，个别城市盲目跟风推广氢燃料电池汽车。他建议，各地推广氢燃料电池汽车时，应当综合考虑本地区产业基础、配套设施、市场需求和资金保障等因素，量力而行。

氢燃料电池汽车早就纳入中国政府定义的新能源汽车之列，其他还包括插电式（含增程）混合动力及纯电动汽车。在新能源汽车享受中央财政补贴时，氢燃料电池汽车能够获得的补贴额度最高。2020年9月，财政部发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》，提出以奖励示范应用代替财政补贴，继续扶持氢燃料电池技术发展。

按照上述政策，政府重点推动燃料电池汽车在中远途、中重型商用车领域的产业化应用，申报示范区需明确合适的应用场景。同时，政策鼓励地方政府组建“城市群”进行申报，奖励资金最高可达17亿元。

2021年8月起，主管部门先后批复京津冀、上海市、广东省、河北省与河南省五个氢燃料电池汽车示范应用城市群。2022年3月，主管部门发布《氢能产业发展中长期规划（2021～2035年）》，这份规划提出，到2025年氢燃料电池汽车保有量达到5万辆。

国家政策利好，各地方政府也纷纷跟出台相关鼓励政策。据新能源汽车

国家大数据联盟统计，这些地方政府的氢燃料汽车推广目标（截至2025年）合计超过10万辆，超出了主管部门设置的保有量目标。

形成对比的是，当前氢燃料汽车销量距离目标还有巨大差距，且现有产销量表明氢燃料电池汽车自身还没有形成可持续的造血机制。中国汽车工业协会数据显示，2024年前七个月，国内氢燃料电池汽车共销售约3000辆，同比增长25.5%。同期纯电动汽车和插电式混动汽车分别销售357万辆和236.1万辆，同比增长10.1%和84.5%。

目前国内氢燃料电池汽车应用以五大示范群为主。新能源汽车国家大数据联盟在2023年10月发布的数据显示，截至2023年9月底，五大示范城市群保有的氢燃料电池汽车在全国占比超过七成。京津冀、河北与河南城市群以氢燃料电池客车为主，上海和广东城市群以氢燃料电池专用车为主。

主管部门鼓励氢燃料电池技术在商用车领域应用，是希望利用其续航里程长及加氢时间短等优势，弥补纯电动汽车不足。但在实际推广应用中，氢燃料电池汽车优势还没有充分发挥。

新能源汽车国家大数据联盟称，从产品本身性能看，纯电动商用车平均续航里程为328.3公里，氢燃料电池汽车为481.3公里。然而实际监测数据显示，只有上海和广东城市群的氢燃料电池客车的日均行驶里程明显高于纯电动客车，在其他城市群，二者日均行驶里程基本相当。

国内城市公交车的电动化比例已经比较高，具备成熟稳定的充电和运行模式。氢燃料电池汽车还需要配套储氢、加氢等基础设施，成本比充电站更加高昂，如果本身技术优势难以发挥，氢燃料电池汽车商业化前景面临更大挑战。

氢燃料系统上市企业财报反映出当前氢燃料电池汽车的商业化困境。亿华通（02402.HK）是氢燃料电池汽车核心系统部件供应商，被称作中国氢能第一股。2023年国内销售的氢燃料电池汽车中，有五分之一使用了亿华通氢燃料电池系统。亿华通在2024年8月29日发布的中报显示，上半年公司营收同比基本持平，为1.53亿元，净亏损额达1.4亿元，同比增加6497.8万元。MFC