

氢燃料电池汽车市场化之路遭遇瓶颈

■ 本报记者 于大勇

来自中国汽车工业协会的数据显示,6月份,国内氢燃料电池汽车产量为188辆,同比下降81.5%;销量为251辆,同比下降76.4%。今年上半年,氢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%。

专家表示,由五部门发起的为期4年的氢燃料电池汽车示范应用项目取得重大成效,但氢燃料电池汽车的市场化之路遭遇瓶颈,急需继续支持。

“以奖代补”政策为期4年

2020年9月,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委和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》明确,针对产业发展现状,五部门将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。示范期间,五部门将采取“以奖代补”方式,对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励。奖励

资金由地方和企业统筹用于燃料电池汽车关键核心技术产业化、人才引进及团队建设,以及新车型、新技术的示范应用等,不得用于支持燃料电池汽车整车生产投资项目和加氢基础设施建设。

2021年,五部门正式推出为期4年的“以奖代补”燃料电池汽车示范推广补贴政策,我国氢燃料电池汽车示范城市群现已形成“5+N”发展格局,包括京津冀、上海、广东、郑州、河北五大国家级示范城市群。截至2025年6月,我国燃料电池汽车累计销量达3万辆,五大城市群已经累计推广燃料电池汽车超过1.7万辆,应用场景全面覆盖城市公交、通勤客运、城市物流、渣土运输、牵引接驳、矿场运输、市政环卫、出租/网约车等多元化领域。

“示范应用项目取得重大成就,主要集中在5个方面。”中国电动汽车百人会副理事长董扬介绍,一是产品性能达到或接近国际先进水平;二是关键零部件实现创新突破,基本形成完整的产业链;三是燃料电池成本大幅度下降,电堆成本已经从2017年的1.5万元/kW降至1000元/kW,系统成本低于2000元/kW,在部

分场景已达到可市场化推广水平;四是大大促进氢能供应系统发展;五是累计推广数量接近3万辆,居世界第二,形成具有我国特色并符合世界发展方向的以商用车应用为主的市场路线。

尚有瓶颈待破

虽然我国燃料电池汽车在3年多的示范推广期间取得较好的效果,但产业发展仍存在问题,仍需政策扶持。

“示范应用项目结束后,燃料电池汽车发展遇到了瓶颈。”董扬坦言,一方面,市场化推广需要一定的市场规模支撑。示范应用项目政策实施期结束,当前已出现市场规模萎缩迹象;另一方面,燃料电池产业链相关企业,绝大部分尚在创业中期,处于亏损经营状态。如果不能继续发展,这些企业则难以为继,可能破产倒闭,良好的发展势头将被逆转。

“由于国内电动汽车发展较快,氢燃料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,目前国内燃料电池车辆主要集中在广东、上海、北京等早期示范城市群城市。

“与锂电池产业综合相比,我国氢燃料电池核心原材料及部件水平以及整车耐用性及寿命,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,降低加氢成本是氢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,因此氢燃料电池短期内的推广应用局限于示范项目。”崔东树说。

示范应用还应持续

“整体看,我国氢能及燃料电池汽车产业体系建设和示范应用已经取得阶段性成效,但仍然存在车辆购置成本高、加氢难、加氢贵等制约因素。”中国汽车技术研究中心有限公司副总经理龚进峰认为,还需要积极开展氢能作为能源管理政策和监管机制创新举措,持续发挥燃料电池汽车示范应用的引领作用,扩大示范应用场景,完善加氢基础设施,打造有利于产业可持续发展的长效政策支持机制。

“燃料电池汽车是清洁低碳氢应用的重要方向,高质量建设示范城市群将引领和带动氢能产业发展。”龚进峰说。

“与世界发达国家不同的是,经过示范应用项目的推进,我国燃料电池系统的成本大幅度降低,在部分燃料电池技术优势突出和应用条件较好的领域,已经可以在优惠政策支持下市场化发展,处于‘临门一脚’状态,继续支持发展意义重大。”董扬建议,应启动示范应用项目第2期。“五部委示范应用项目已有很成功的运行经验,很容易延续。可以把财政支持力度减半,把应用领域聚焦于长途重型商用车。”

同时,扩大氢燃料电池汽车过桥过路费优惠的范围,可以在局部市场区域形成仅靠政策优惠就可以市场化推动发展的良好条件。

“还应扩大技术路线范围,将氢、醇、氨发动机都列入支持和优惠的范围。”董扬认为,这些技术路线都有助于氢能能源系统建设,有利于长远碳中和目标的实现。在我国技术落后、追赶世界先进的过程中,可能需要选择最佳技术路线集中力量以求突破。“在我国新能源汽车发展领先全球时应有广阔的视野,支持多种技术路线发展。这有利于不被别人‘弯道超车’,巩固领先地位。”

1-7月我国汽车产销双突破1800万辆

本报讯(记者 于大勇)中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)近日发布的最新数据显示,1-7月,汽车产销累计完成1823.5万辆和1826.9万辆,同比分别增长12.7%和12%。今年7月份,汽车产销分别完成259.1万辆和259.3万辆,同比分别增长13.3%和14.7%,环比分别下降7.3%和10.7%。

“7月份,受高温与企业检修设备、放高温假等因素影响,当月各项数据均呈现同比增长与季节性环比下降的态势。”中汽协副秘书长陈士华介绍,从7月份数据看,传统燃油汽车的国内销量已连续两个月正增长。

数据显示,7月份乘用车产销分别完成229.3万辆和228.7万辆,同比分别增长13%和14.7%,环比分别下降6%和9.8%。1-7月份,乘用车产销分别完成1583.8万辆和1584.1万辆,同比分别增长13.8%和13.4%。

“面对外部冲击加大、内部困难挑战叠加的复杂局面,强有力的对冲平衡措施支撑了经济与车市。今年上半年,我国国内生产总值为66万亿元,同比增长5.3%,略超预期的经济运行

带动了车市超强增长。”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表示,“两新”(大规模设备更新和消费品以旧换新)补贴政策的加力扩围拉动效果突出,形成了上半年的政策“红包”效应。然而,随着第三批补贴资金下发出现空档期,加之各地高息高返的政策收缩,贷款返利补贴车价的力度大幅度缩小,导致消费者感知的购车成本上升,形成新一轮观望情绪。同时,经销商销售压力剧增,这使得7月份国内车市增速从3-6月的15%回落至6%左右。

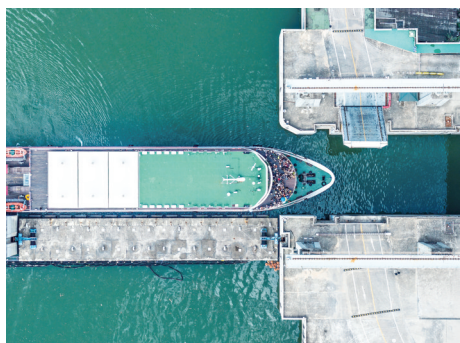
新能源汽车方面,7月份,新能源汽车产销分别完成124.3万辆和126.2万辆,同比分别增长26.3%和27.4%,新车销量达到汽车新车总销量的48.7%。1-7月,产销分别完成823.2万辆和822万辆,同比分别增长39.2%和38.5%,新车销量达到汽车新车总销量的45%。

“A0级车(小型车)和A00级车(微型车)受政策拉动保持高速增长态势。”陈士华介绍,今年1-7月,A00级新能源车的销量同比增长91.2%,A0级新能

源车的销量同比增长89.6%,在整个新能源汽车中是增速最高的细分市场。

“8月共有21个工作日,较去年同期少一个工作日,生产销售时间相对充裕。”崔东树表示,随着车市增长的结构分化,部分企业传统燃油车产能充裕,燃油车市场萎缩压力下的去库存特征明显,燃油车车企工厂陆续进入传统高温假设备修整期,7月底或8月初国内车市会进入休整期。

“近几年,夏季车市淡季不淡特征日益明显,2014-2023年的7月份车市零售占全年总量平均在7.9%,而2024年达到8.3%的占比,2024年的月度销量基数随着政策推动而走高。”崔东树认为,伴随着8月份改款新车上市潮的到来,各细分市场形成更丰富多样的产品供给,将是拉动车市零售逐步回暖的有利因素。燃油车近期上市的新品,在保持驾驶品质的基础上,也会迎来进一步智能座舱及智能驾驶的升级优化热潮,产品竞争力会得到提升,渠道信心有所恢复,市场关注度和认可度都将有所回暖。



8月15日13时许,随着西陵峡“和谐号”游轮缓缓进入承船厢靠泊并顺利通过三峡大坝,世界最大“船舶电梯”——三峡升船机累计客运量突破200万人次。

上图:8月16日,在湖北省宜昌市,船舶有序通过三峡双线五级船闸和三峡升船机(无人机照片)。

新华社发(郑家裕/摄)

下图:8月16日,在湖北省宜昌市,下行游轮长江三峡5号通过三峡升船机(无人机照片)。

新华社发(王罡/摄)