

燃料电池汽车驶入规模化发展快车道

▶ 本报记者 于大勇

2026年3月,工业和信息化部、财政部、国家发展改革委联合印发的《关于开展氢能综合应用试点工作的通知》(以下简称《通知》)明确,将氢能应用场景由燃料电池汽车向交通、工业等具备条件的多元领域拓展;同时,完善产业发展政策环境,推动氢能“制储输用”全产业链一体化融通发展。

专家表示,《通知》的发布,为国内燃料电池汽车产业按下加速键,从政策、市场、技术等多维度释放出强劲的促进信号。

喜迎政策“风口”

《通知》明确,按照应用牵引、场景驱动、因地制宜、协同联动的原则,通过城市群试点,将氢能应用场景由燃料电池汽车向交通、工业等具备条件的多元领域拓展,提升清洁低碳氢供给能力,攻克一批氢能应用领域的技术堵点卡点,突破产业发展瓶颈,形成多个可复制、可推广的商业应用模式,构建经济、合理、高效的氢能综合应用体系,营造良好的产业生态。三部门通过“揭榜挂帅”方式,遴选产业基础好、应用场景丰富、氢能资源保障能力强、产业链条完整的城市群率先开展氢能综合应用试点,科学、有序、积极探索氢能商业化综合应用路径,完善产业发展政策环境,推动氢能“制储输用”全产业链一体化融通发展。

工业和信息化部节能与综合利用司相关负责人表示,三部门印发《通知》的总体考虑是:在具有良好资源禀赋和应用场景的国家重大战略区域,支持可再生能源电解水制氢、工业副产氢等清洁低碳氢规模化应用,统筹各类资源,通过多路径探索和区域联动,多能互补、融合发展,扩大氢能终端产品消费,促进氢能产业尽早实现商业正循环。在试点主体方面,考虑到全国产业基础和资源分布不均,单个城市难以构建生态闭环,要求地方因地制宜组建城市群,通过区域协同联动,打通产业链各环节壁垒。在支持环节方面,在城市群内实现上下游链条贯通的前提下,聚焦应用端支持,降低氢能成本和终端产品价格,帮助企业在发展初期打开市场销路,加快应用场景拓展、规模提升。在奖补方式方面,通过“以奖代补”,实现对不同场景精准支持,并设定奖补退坡机制。按照“先预拨、后清算”的方式,试点城市群批复后,中央财政预拨奖励资金,支持城市群启动氢能综合应用试点工作。

“从法律视角审视,《通知》的发布,标志着我国氢能产业政策完成了从技术验证向培育新增增长点的战略升级。”上海市海华永泰律师事务所高级合伙人孙宇昊表示,“以奖代补”方式和“先预拨、后清算”奖励机制,为

氢能“制储输用”全产业链一体化融通发展提供了明确的法律与政策保障。

“其促进作用具体体现在3个方面。”孙宇昊认为,一是通过设置申报城市群必须拥有清晰应用场景、较强的氢源保障能力等硬性量化门槛,引导资源向真正具备产业基础的优势区域集聚,杜绝低水平重复建设;二是将支持范围从单一的燃料电池汽车拓展至绿色氢醇、氢冶金等工业领域,构建“1+N+X”综合应用生态,有效破解此前“有氢无市”的产业困局;三是将“终端用氢价格降至25元/千克以下”作为核心量化目标,直击产业经济性瓶颈,推动政策逻辑从“补贴购置”转向“补贴使用”,为产业跨越市场化成本门槛提供了制度激励。

市场化之路开启

《通知》提出,到2030年,城市群氢能在多元领域实现规模化应用,终端用氢平均价格降至25元/千克以下,力争在部分优势地区降至15元/千克左右;全国燃料电池汽车保有量较2025年翻一番,力争达到10万辆。通过应用规模扩大,推动氢能应用技术、工艺、装备创新突破,实现燃料电池、电解槽、储运装置和材料等迭代升级,推动氢能成为新的经济增长点,支撑实现经济社会发展全面绿色转型。

“‘十四五’期间,我国氢能产业取得积极进展,已初步构建起较为完整的产业链供应链。”工业和信息化部节能与综合利用司相关负责人介绍说,截至2025年年底,氢燃料电池汽车累计销量近4万辆,建成加氢站574座、加氢能力超360吨/天,居全球首位。

“近4万辆的销量,意味着我国燃料电池汽车产业已经走过技术验证和小范围示范阶段,进入规模化发展初期。”知名商业顾问霍虹屹表示,从全球范围看,我国燃料电池汽车推广数量处于领先地位,尤其是在商用车领域,我国应用场景和销量都走在前列,这与我国在新能源汽车整体产业链上的优势有关。但就新能源汽车总体上千万辆的销量相比,燃料电池汽车仍处于培育期,距离真正的市场化还有一定距离。

“燃料电池汽车尚未进入市场化,核心原因在于‘成本—场景—配套’链条还没有打通。成本方面,燃料电池系统、氢气储运等环节的成本仍然偏高,整车价格和使用成本都缺乏竞争力。即便有政策补贴,市场自发购买的动力也不足。”霍虹屹说。

对于国内燃料电池汽车的车型选择,中国城市发展研究院投资部副主任袁帅认为,商用车比乘用车更有优势。商用车尤其是中重型商用车、中长途运输

车辆,行驶路线相对固定、续航需求高,而燃料电池汽车具有续航里程长、加氢速度快的优势,恰好匹配此类场景需求,且商用车的集中运营模式也更便于加氢站等配套设施的布局。

“《通知》重点推动商用车规模化应用,同时鼓励探索乘用车应用的方向,传递出清晰的产业发展信号:先通过商用车的规模化应用,快速推动产业链成熟、降低氢能与燃料电池成本,为后续乘用车的市场化积累技术与市场基础,这是一条符合产业发展规律的渐进式路径,既兼顾了当前的市场需求与产业基础,也为未来的长期发展预留了空间。”袁帅说。

“要加快燃料电池汽车的市场化进程,需要从多个维度协同发力。”袁帅认为,首先,持续加大技术研发投入,聚焦燃料电池电堆、氢气储运等核心技术环节,通过产学研用协同创新,突破技术瓶颈,降低核心零部件的成本与对外依赖度。其次,加快加氢站等基础设施布局,政府可以通过出台优惠政策,引导社会资本参与加氢站建设,同时推动氢气制储运技术升级,降低氢气生产与运输成本,逐步构建覆盖广泛、使用便捷的加氢网络。第三,进一步完善政策支持体系,除了资金补贴外,还可以通过碳排放权交易和路权优先等政策,提升燃料电池汽车的市场竞争力。

本报讯 春日暖阳下,大庆高新区汽车零部件产业园建设正酣,投资总额20亿元的中能新材料科技(黑龙江)有限公司(以下简称“中能新材料”)新材料及汽车轻量化金属加工项目设备正陆续进场安装,全速推进投产进程。

大庆高新区完善的配套与优质服务,让投资企业倍感安心。近年来,依托沃尔沃整车累计生产突破65万辆、吉利醇氢新能源商用车成功下线的坚实产业基础,借力哈大齐工业走廊中轴与中蒙俄经济走廊节点的区位优势,大庆高新区汽车和高端装备产业促进中心(以下简称“促进中心”)紧扣新型工业化发展要求,以精准招商为抓手、载体配套为保障、政企协同为纽带,全力打造“整车制造—零部件配套—高端装备研发”全链条产业生态,为东北老工业基地转型发展注入强劲动能。

中能新材料项目的落地,让大庆高新区的产业链条更加完善。这个依托大庆市石油天然气资源优势和汽车制造产业场景引进的项目,与当地产业链高度契

大庆高新区打造汽车及高端装备全链条生态

合,投产后能为沃尔沃上游配套企业道本金属带来每年1亿元以上的新增产值,还将带动博翼物流等下游企业新增3000万元以上收入。该项目生产的高效浮盘、不锈钢芯板等产品,既填补了当地汽车轻量化材料配套空白,又能推动石油石化产业仓储产品更新换代,真正实现“一个项目带动一个链条”。该项目一期建成后,将形成年产20万平方米不锈钢芯板新材料的生产能力,为大庆高新区汽车及高端装备产业发展注入新动能。

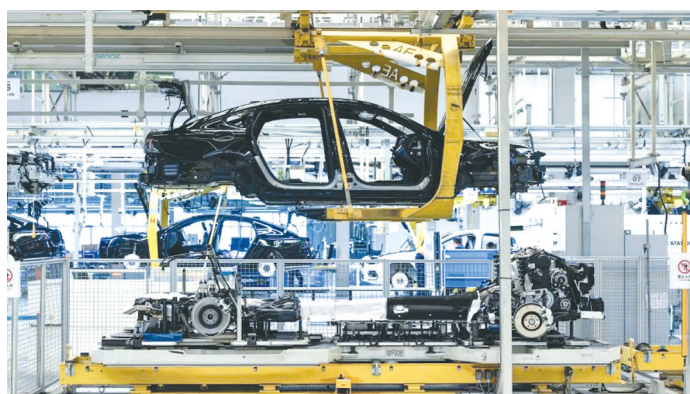
“招商不是盲目撒网,得找准方向、盯住优质主体,才能让项目落地即生根、发展有后劲。”大庆高新区汽车和高端装备产业促进中心工作人员介绍说,促进中心紧扣大庆高新区现代化产业体系建设,把整车制造、汽车零部件、高端装备等领域作为招商主攻方向,重点瞄准新能源、汽车轻量化等新兴赛道,建立起目标企业招商数据库,绘制出清晰的“汽车及高端装备产

业招商图谱”。中能新材料等优质企业的成功签约落地,正是“精准靶向”招商成果让产业链关键节点不断补链、强链。

要吸引优质项目,专业能力是硬底气。促进中心始终把招商队伍建设放在首位,全力锻造一支懂产业、善谈判、强执行的专业队伍。

“我们常态化开展专题培训,从新能源汽车政策解读到汽车轻量化技术趋势,把产业知识学深吃透,这样同企业洽谈时才能说到点子上。”该工作人员说,除了内部培训,促进中心还坚持走出去学经验,组织人员到先进地区考察,把产业链招商、项目谈判的成熟做法学回来,结合大庆高新区实际转化为具体举措。

政企同心,是招商引商、留商兴商的关键。大庆高新区建立企业诉求全流程闭环响应机制,通过“遍访企业当家人”、政企座谈会等方式,实时收集企业在项目建设、生产运营、政策兑现中的难点堵



大庆沃尔沃汽车制造有限公司生产线

大庆高新区供图

点,组建专项督办专班,定责任、定时限,确保企业诉求“事事有回音、件件有着落”。

“有问题找园区,总能很快得到解决,在这里发展,我们心里有底。”这是落地企业的共同感受。

项目落地,配套先行。为了让企业落地后有地方发展、发展有好环境,大庆高新区高标准建成汽车零部件产业园。该园区工业级水、电、气、网一应俱全,

污水处理系统配套完善,不管是汽车轻量化加工,还是精密零部件制造,企业个性化生产需求都能得到满足。

据介绍,下一步,促进中心将继续以新质生产力为引领,做优配套服务,持续完善全链条产业生态,让汽车及高端装备产业成为大庆市转型发展的核心增长极,在东北老工业基地振兴的征程上,跑出产业发展加速度。 **韩冰**