

今年4月中旬,中共中央办公厅、国务院办公厅印发《关于更高水平更高质量做好节能降碳工作的意见》(以下简称《意见》),明确提出积极发展电动(氢能)重型卡车,同步推进零碳运输走廊建设以及绿色交通基础设施建设。此前的3月份,工业和信息化部、财政部、国家发展改革委联合印发《关于开展氢能综合应用试点工作的通知》(以下简称《通知》),提出以“揭榜挂帅”方式择优确定5个城市群,明确单个城市群奖励上限为16亿元,专项用于降低终端用氢成本。

专家表示,在政策加持下,氢能重卡产业正在迎来发展的“春天”。

顶层设计明确

“两项政策分别从‘战略顶层定调’和‘真金白银落地’两个维度,形成了一套‘最高层定方向+专项资金破痛点’的组合拳。”在氢动力(北京)科技服务有限公司总经理路遥看来,《意见》完成了氢能重卡从行业试点到面向国家战略需求的定位跃升,首次将电动、氢能重型卡车纳入国家级战略布局,明确“积极发展电动(氢能)重型卡车”。此前,氢能重卡大多处于“试点试水”的尴尬位置,多数物流企业和卡车司机保持观望心态;而“积极发展”的措辞标志着其已从可选的创新品类升级为国家节能降碳、交通绿色转型的刚需品类。这为全产业链提供了清晰、稳定的发展预期,极大调动了车企、能源企业、资本等多类经营主体参与氢能重卡产业布局的积极性。

路遥表示,《通知》明确设定了清晰的降本目标:到2030年,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。用氢成本是氢能重卡商业化的最大拦路虎,此次试点直接瞄准这一核心痛点,为产业规模化发展扫清了核心障碍。

本报讯(记者 张伟)6月5日,2026中关村论坛系列活动——第十届“芯动北京”中关村IC产业论坛,在中关村发展集团旗下中关村集成电路设计园举行。本届论坛以“拾级而上 智算未来”为主题,围绕智算基础设施建设、产业生态协同等话题展开深度研讨,共同探讨集成电路(IC)产业以智算赋能未来的创新发展之路。

“人工智能(AI)的发展对半导体产业的推动作用超出人们的想象。”清华大学教授、中国半导体行业协会副理事长魏少军对该产业的发展充满信心。他认为,国际上已出现市值超50亿美元的英伟达公司,中国人工

从试点示范迈向规模化商业落地 氢能重卡迎政策“东风”

► 本报记者 于大勇



2026年5月18日,在香港氢能周氢能产业产品展示区,来宾观看重卡氢能燃料车介绍。

新华社记者 朱炜/摄

“两项政策形成了顶层设计与落地支撑的有效衔接。《意见》从战略层面明确了氢能重卡的发展方向与合法地位,《通知》则给出了具体的降本路径和实施抓手,共同推动我国氢能产业进入规模化发展的关键窗口期。在政策密集出台的背景下,2025年全国氢能重卡累计销售量呈现增长势头,市场热度持续攀升,印证了政策对产业发展的强劲拉动效应。”路遥说。

“两项政策形成顶层设计+资金支撑的组合拳。”鹿客岛科技创始人兼首席执行官卢克林表示,《意见》将氢能重卡从行业试点升格为国家战略刚需品类,解决了“要不要干”的方向性问题;《通知》以“揭榜挂帅”机制锁定5个城市群、单群最高16亿元奖励,直接瞄准终端用氢成本这

一经济性命门。前者定调、后者输血,政策信号之密集在产业发展史上罕见,将显著提振资本市场与产业链信心,加速氢能重卡从技术示范向商业化应用跨越。

多道门槛待突破

我国氢能产业发展迅速,但受限于多种因素,因而氢能重卡发展并不尽如人意。

数据显示,2025年,全国氢能重卡累计销售量仅为7282辆;而同期国内重卡总销量为114.49万辆,天然气重卡销量为19.87万辆。

“除了加氢站建设滞后外,氢能重卡推广还面临着多重阻碍,这也是氢能重卡销量不高的原因。”路遥表示,整车购置成本过高、终端氢气价格偏高、应用场景相对单一使规模化需求尚未充分释放,加之跨区域协同机

制尚未建立,行业整体仍依赖政策驱动、市场自主造血能力不足等因素阻碍了氢能重卡行业快速发展。

“2025年,国内氢能重卡主流车型单价集中在80万-135万元,个别特殊车型更高,而普通燃油重卡价格多在27万-35万元,氢能重卡价格约为燃油重卡的2.3-5倍。”路遥举例说,在缺乏补贴的多数地区,氢气价格普遍在35元/千克以上,按氢能重卡百公里耗氢8-9千克计算,燃料成本显著高于柴油车。同时,氢能重卡的推广集中在钢铁运输、煤炭运输等大宗物流领域,应用场景和需求仍然有限。此外,各地氢能高速公路示范多局限于省内或局部特定区域,跨省联动机制缺失,车辆运营范围受限,难以支撑产业规模化发展。

“目前,国内包括氢能重卡在内的氢燃料电池汽车行业发展都高度依赖政策补贴,市场自身调节因素较弱。”路遥认为,破解难题需多措并举。例如,加快“氢走廊”建设,推动形成覆盖京津冀、长三角、珠三角、西南等经济区的氢能高速公路网络,以高速公路示范带动用氢需求集中释放。通过构建全国氢能高速公路示范体系,形成“跑得越多、省得越多”的正向循环。同时,设立国家氢能高速公路示范专项管理机构,强化顶层设计,统一规划氢能高速廊道、线路和节点,同步推进制储运配套设施配套,搭建全国氢能高速大数据平台,实现车、路、站、氢、企、政全要素在线管理。

中国城市发展研究院投资部副主任袁帅表示,首先,要发挥好政策资金的引导作用,落实好试点专项奖励,推动终端用氢成本持续下降,同时可以通过车辆购置税减免、通行费减免等方式,降低用户的购置与运营成本,提升氢能重卡的经济性。其次,要持续推动技术创新,引导车企加快技术迭代,通过规模化生产降低整车成本,同时推动制储运全链条的技术突破,提升绿氢的占比与供应稳定性。第三,要完善顶层规划引导,推动地方合理布局加氢基础设施,鼓励“以站带车”“车站一体”商业模式创新,吸引社会资本参与加氢站建设,同时完善标准规范体系,加强跨区域政策协同,逐步形成全国统一的氢能重卡运营网络,推动产业从试点示范走向规模化普及,为交通领域节能降碳与绿色转型提供有力支撑。

业界热议智算赋能IC产业创新发展

智能企业的发展也让人们刮目相看,中国今后出现市值超万亿元甚至超5万亿元的半导体企业,“将不会是特别遥远的事情。”

“从底层器件突破到高端芯片架构创新,集成电路与人工智能的融合发展之路,既是科技自立自强的必由之路,更是构建国家竞争新优势的战略支点。”清华大学教授、博士生导师刘泽文在主持论坛时表示,当前,全球科技竞争进入白热化阶段,算力作为AI的基础动力、数字经济

的核心支点,正在重塑产业生态,驱动新质生产力发展。

“当前,AI芯片不再是一个孤立的计算单元设计问题,要把眼光扩展到芯片之外的系统上来。”清华大学集成电路学院副教授胡杨在谈及高算力芯片发展路径时表示,“计算架构和集成架构开辟了算力提升的新空间,可以采用数据流、三维集成、晶圆级集成、存算一体的方式解决。”

中国科学院计算技术研究所副所长、研究员,北京开源芯

片研究院首席科学家包云岗表示,计算机不仅仅是硬件,还需要软件支撑,RISC-V架构具有高度的灵活性和可扩展性,目前已经成为AI芯片设计的理想选择。

“海光公司一直围绕CPU(中央处理器)和DCU(深度计算单元)双芯产品进行加速演进。”海光信息技术股份有限公司总裁助理、技术支持与优化中心总经理马庆怀介绍说,在生态建设上,该公司发起成立光合组织产业创新中心。该中心在自主算

力板块,与合作伙伴联合建设算力中心;在生态孵化板块,聚集上下游合作伙伴全面推进应用落地支持,同时加快推进前端技术成果转化与产业化。

奇异摩尔创始人兼董事长田陌晨表示,面对AI时代词元(Token)爆发、算力需求激增,新型基础设施架构成为破局关键。AI基础设施在过去的几年主要由大模型训练带动,未来会被大模型推理和Agent(智能体)带动,因此,算力不仅能算,还要“算得动、调得快、联得稳”。