

氢能汽车再迎政策催化

中国城市报记者 朱俐娜

当前,我国氢能产业进入发展提速的关键期。在交通领域,氢能汽车具有加注快、续航长、零排放等优势,是未来绿色出行的重要选择。基于此,多地出台氢能汽车利好政策,降低氢能汽车全生命周期成本。

氢能汽车发展现状如何?政策催化下,氢能汽车能否有新突破?氢能汽车规模化应用存在哪些挑战?

又有两地免氢车高速费

政策驱动是氢能汽车快速发展的重要牵引力。2020年9月,工业和信息化部等5部门联合发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》。

国际氢能燃料电池协会理事长、中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高在2024国际氢能与燃料电池汽车大会上指出,我国燃料电池商用车系统性能大幅度提升,成本显著下降,关键核心部件生产制造能力在逐步接近国际水平,燃料电池汽车示范应用取得显著成效。

今年以来,山东、四川等地明确对氢能车辆免高速通行费。近日,又有两地出台政策支持氢能汽车发展。

吉林省发布《关于对氢能车辆行驶吉林省高速公路实施优惠的通知》,2024年9月1日0时至2026年8月31日24时,安装ETC套装设备的吉林省籍氢能车辆,可在吉林省高速公路收费站间点对点免费通行。

陕西省提出,将对安装使用ETC装备的氢能车辆全额免除省内高速公路通行费。同时,陕西将加快打造“榆林—延安—西安”“西安—渭南—韩城”2条城际氢能廊道,在符合安全规范要求的前提下,支持利用现有土地改(扩)建加氢站。至2025年在京昆高

速、包茂高速沿线完成富平、三原、甘泉、横山、榆林南共5座高速公路服务区加氢综合能源站建设。

陕西省能源局副局长刘齐表示,这些举措将助力陕西在交通领域实现绿色低碳转型。未来,陕西省还会推出更多好政策、好做法,为打造氢能全产业链贡献智慧和力量。

多地为何相继发布氢能车辆免高速通行费政策?中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅在接受中国城市报记者采访时表示,这些地区相继发布氢能车辆免高速通行费政策,旨在降低氢能汽车使用成本,提升氢能汽车的市场竞争力。一方面反映了地方政府对氢能产业发展的重视和支持,另一方面也是推动氢能汽车市场发展的有力举措。然而,政策的落地效果还需观察,包括政策执行力度、公众认知度、氢能汽车实际保有量等因素都将影响政策效果。

北京市社会科学院管理研究所副研究员王鹏持不同看法:“从目前已实施政策的地区来看,氢能车辆免高速通行费政策取得了一定的落地效果。多地出台此项政策,主要是出于推动氢能产业发展和促进氢能汽车推广应用的考虑。氢能作为一种来源丰富、绿色低碳的二次能源,被视为未来能源体系的重要组成部分。为了加快氢能产业的发展,各地政府通过出台优惠政策来降低氢能汽车的使用成本,提高其市场竞争力。”

王鹏进一步表示,这一政策促进了氢能汽车在山东省的推广应用,陕西、吉林等地相继出台类似政策,进一步推动了氢能汽车在全国范围内的普及。这些政策的实施不仅降低了氢能汽车的使用成本,还提高了公众对氢能汽车的认知度和接受度。

市场渗透率有望大幅提升

氢能汽车潜力正在逐步释放。中国汽车工业协会9月10日发布的数据显示,2024年8月燃料电池汽车产销均完成1000辆,同比分别增长417.6%和216.9%。1—8月,燃料电池汽车产销均完成0.4万辆,同比分别增长42%和37.4%。

王鹏表示,全球范围内,燃料电池汽车销量虽然有所下滑,但中国市场成为亮点,实现了逆势上涨,市场占比逼近50%。我国氢能汽车的发展以商用车为主,逐步带动乘用车的发展。随着技术的进步和成本的降低,氢能汽车的市场渗透率有望大幅提升。特别是在“双碳”目标下,氢能作为绿色低碳的二次能源,被广泛应用于交通、能源、工业等领域,其发展已上升为国家战略。

加氢站作为氢能发展的重要一环,一直受到国家政策的支持。今年8月,中共中央、国务院印发的《关于加快经济社会发展全面绿色转型的意见》明确提出,“推进氢能‘制储输用’全链条发展”“完善充(换)电站、加氢(醇)站、岸电等基础设施网络”。

“这一政策导向为氢能汽车发展提供了有力支持,有助于推动氢能全产业链的成熟与完善。随着制氢、储氢、运氢、加氢等基础设施的不断完善,氢能汽车的市场应用环境将得到显著改善,为其大规模商业化应用奠定基础。”袁帅说。

在王鹏看来,国家层面的政策支持将提升市场对氢能汽车的信心,吸引更多的资本和企业投入到氢能汽车的研发和生产中。这将推动氢能汽车产业的快速发展和规模化应用。随着加氢站数量的增加和布局的优化,氢能汽车的续航里程和覆盖面将得到进一步提升。

据香橙会研究院统计,截至2024年6月底,我国共建成加氢站426座。从各省份看,广东省以68座高居第一名,山东、河北、江苏、湖北、浙江、山西、河南等7个省市在20座以上,北京、上海、四川、安徽、辽宁、内蒙古、重庆等7个省市在10—20座之间,其余省市在10座以下。

除了高速免费,还有很多支持氢能汽车上路的举措相继推出。比如,《江苏省氢能产业发展中长期规划(2024—2035年)》提到,到2027年,江苏省建成商业加氢站100座左右,氢燃料电池车辆推广量超过4000辆。四川省成都市也发力氢能汽车领域,在《成都市推动氢燃料电池商用车产业发展及推广应用行动方案(2024—2026年)》指出,到2026年,力争全市氢燃料电池商用车产业规模超过200亿元,培育不少于5家在产业链整车或核心零部件相关领域排名全国前五的头部企业。

在政策端引导下,多家企业布局氢能汽车相关产品。比如,由安徽明天氢能科技股份有限公司联合江淮汽车开发的18吨重卡车型于8月正式下线并交付使用。该车最高车速可达每小时89公里,综合续航里程达500公里以上,运输中可以实现“零排放”和“零燃油消耗”。

比亚迪也涉足氢能相关技术积累。国家知识产权局发布的信息显示,比亚迪在今年7月申请了“车载储氢装置及车辆”专利。据介绍,该申请的有益效果在于提供了一种安全高效且具有调节功能的车载储氢装置及车辆。

规模化应用仍存在挑战

多项政策催化下,氢能汽车有望迎来新突破。

“随着技术的不断进步和

成本的持续降低,氢能汽车的竞争力将不断提升;政府的大力支持和社会各界的广泛关注将为氢能汽车的发展提供强大的动力。”王鹏说。

王鹏告诉中国城市报记者,技术上,在关键技术性能指标、燃料电池系统成本等方面将取得重大突破,提升氢能汽车的整车性能和经济性。市场端,随着基础设施的完善和消费者认知度的提高,氢能汽车的市场渗透率将大幅提升,逐步从商用车市场向乘用车市场拓展。产业方面,氢能产业链的上下游企业将加强协同合作,形成完整的氢能汽车产业链和生态系统,推动氢能汽车产业的快速发展。

袁帅则认为,能否实现新突破需综合多方面因素考虑,氢能汽车实现规模化应用仍然存在一些挑战。

“目前,氢能汽车市场仍处于起步阶段,技术不断成熟但尚未大规模商业化。我国在氢能汽车领域已取得一定进展,但相较于传统汽车和电动汽车,氢能汽车的市场渗透率仍然较低。加氢站作为氢能汽车的基础设施,其建设情况直接关系到氢能汽车的推广应用。近年来,我国加氢站建设速度加快,但仍存在数量不足、分布不均等问题,难以满足氢能汽车快速发展的需求。”袁帅说。

王鹏分析称,燃料电池系统的体积功率密度、寿命、低温启动等性能仍需进一步优化;同时,燃料电池系统的成本较高,导致氢能汽车的售价偏高,影响了其市场竞争力。

王鹏建议,接下来,政府和企业应加大在氢能汽车关键技术方面的研发投入,推动技术创新和突破。通过规模化生产、技术创新和供应链优化等方式降低燃料电池系统的成本,提高氢能汽车的经济性。加快加氢站等基础设施建设步伐,优化布局和运营管理模式,提高加氢站的服务能力和覆盖范围。同时,推动加氢站与综合能源站等其他能源设施的融合发展,形成多元化的能源供给体系。此外,政府应出台更多支持氢能汽车发展的政策措施,如购车补贴、税收优惠、通行费减免等,降低消费者的购车和使用成本。同时,加强政策协调和落实力度,确保各项政策措施的有效实施。

欧阳明高认为,下一步,氢能产业发展应以富余绿电资源低成本制氢为源头推动,以多元化、大规模商业示范应用场景为龙头拉动,带动绿色氢能全产业链发展。

福建福州: 加速煤炭通关 助力能源保供

9月11日,福建省福州市连江经济开发区华电可门发电公司码头,一艘装载煤炭的外轮入境靠泊。当天,福州出入境边防检查站提供“一船一策”服务,助力船舶“零等待”。近年来,连江经济开发区可门园区与边检、海关等口岸部门密切配合,发挥港口区位优势,开足马力全速运转,保障煤炭运输,助力福建、江苏、浙江区域能源保供。

人民图片

