



近日,中国汽车工业协会发布的新能源汽车产销数据显示,6月,氢燃料电池汽车产销量均创新高,分别完成527辆和455辆,同比分别增长18.7%和67.3%。

受新冠肺炎疫情影响,汽车供应链一度出现延迟和中断,燃料电池汽车产销量未能实现大幅度提升。业界

政策频发 多地布局

今年,新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%,与之相反的是,燃料电池汽车领域开始获得政策的倾斜。3月,《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》明确提出,到2025年,基本掌握核心技术和制造工艺,燃料电池车辆保有量达到5万辆左右,部署建设一批加氢站,可再生能源制氢量达到10万吨/年—20万吨/年。在顶层政策支持下,全国各地也频频出台氢能相关政策。据不完全统计,今年上半年,国家与省市级出台相关氢能政策35条以上。上海、江苏、广东等第一批示范城市群省份相继发布氢能专项政策,四川、重庆、宁夏等非示范群省份也相继发布氢能产业与基础设施相关政策。

上海骥翀氢能科技有限公司董事长付宇表示,受疫情影响,今年上半年有较多订单延后,而随着疫情逐步缓解,生产、供应开始恢复,之前压抑的很多产能逐步开始释放。同时,今年是燃

普遍认为,今年是燃料电池汽车示范城市群政策落地的第一年,示范城市群内燃料电池车辆补贴政策将推动燃料电池汽车销售持续放量,当前燃料电池核心零部件技术不断成熟,国产化进度超预期,下半年随着疫情缓解,燃料电池汽车预计将迎来新的增长期。

政策利好下,燃料电池汽车交付量也显著提升。今年6月,一汽解放300台氢燃料电池车交付至上海、北京、山西三地;7月,50辆宇通氢燃料客车交付至氢动力(北京)科技服务有限公司。此外,今年以来,飞驰科技先后中标嘉兴5台12米氢燃料电池通勤车、50辆49吨燃料电池标载牵引车项目等订单,庆铃汽车也签订了300辆重卡的大单。

“在示范城市群政策牵引推动下,与往年单个项目仅有十几辆左右燃料电池汽车示范不同,今年的燃料电池汽车相关项目规模更大,从零星的十几辆上涨为几十辆,这对整个产业的发展都是一个积极信号。”国家电投集团氢能科技发展有限公司党委副书记、总经理张银广表示。