



## 发展氢能经济的关键一步

▶ 董扬

前不久，我曾写了一篇题为《燃料电池汽车应该继续支持》的博客。主要内容是：经过4年来的五部委的示范应用项目支持，我国燃料电池技术和产业链有重大突破，技术指标达到世界前列，产业链基本打通；但是现在发展遇到瓶颈，与2024年相比，2025年装车数量减半，主要原因是支持力度减弱，缺乏后续政策支持。

对此，我提出四项建议：一是启动示范应用项目二期，二是给予燃料电池汽车以过桥过路费减免优惠，三是扩大技术路线范围，将醇与氨纳入；四是为促进产业化，初期应支持工业副产氢、醇、氨的应用。

针对这个想法，我曾经与有关单位进行沟通，发现相关人员在决策中还有一些疑虑。主要围绕三个方面：一是感到继续支持燃料电池汽车的发展重要性没有那么强了，二是对于如何进一步优化开展示范应用项目二期还在研究，三是认为减免过桥过路费，会扩大道路建设和维护方面的资金缺口。

对于这些疑虑，我却有不同看法。

首先，继续支持燃

料电池汽车发展意义重大，可使我国燃料电池产业链形成世界领先局面。目前我国燃料电池汽车产品技术指标达到世界先进水平，产业链也基本打通。如果能继续支持，可以形成产业链优势。借鉴我国动力电池产业的经验，在世界竞争中，真正领先的要素是有最强大的产业链。如果不继续支持，有可能前功尽弃。五部委应用示范项目，重点支持了燃料电池的八大总成。八大总成中，除膜电极部分材料尚未完全国产化以外，其他均已国产化。但这些企业目前属于研究开发高峰期，市场尚未发育成型，所以绝大部分处于亏损阶段。如得不到政府的继续支持，市场进一步萎缩，这些企业大部分要破产。行一百半九十，半途而废，殊为可惜。

另一层重要的意义可以使我国的氢能经济走在世界前列。在世界碳中和的

### ■ 作者简介

董扬，1977年考入清华大学汽车工程系，1984年研究生毕业。现任中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长。



进程中，发展氢能经济是必不可少的战略布局。但是，与电动化转型相比，氢能经济更为艰难，主要是产业链长，基础建设投入大，缺乏现实产品市场化拉动。这也是日欧美等大国，虽然都有国家级的发展氢能经济的规划，但在实际发展中进展缓慢的主要原因。而我国目前有技术先进、产业链打通的优势，又有超大经济体和有为政府的优势，如果能继续支持燃料电池汽车发展，必能带动氢能经济产业链的形成，在世界经济竞争又一重要领域中占得先机。

其次，对于二期示范应用项目应该加以优化。前一阶段实施的五部委燃料电池汽车示范应用项目，项目设计非常巧妙。中央财政花钱不多，但巧妙地带动了地方政府补贴，更大规模地带动了企业投入和资本的进入。在原项目框架下启动二期，财政投入还可以再少一些，数额上远小于刺激经济的政策和重大科技专项，有四两拨千斤和临门一脚的作用。在应用场景上可以聚焦中长途、中重型燃料电池载货车。在其他应用场景如城市物流和政策方面，燃料电池优势不明显，甚至还有劣势。而中长途、中重型载货车领域，燃料电池汽车具有续航里程长、载货效率高的优势，而且成本已

接近平衡，只要给予过桥过路费优惠，就可以实现市场自动推动的好效果。这样做在世界范围内也有重大的示范意义。日本、韩国和欧洲的燃料电池汽车，初期都聚焦于乘用车，效果明显不好。现在又在向商用车领域转型，但由于体制的原因和产业链的原因，进展缓慢。我国把这条路走通，



将具有巨大的示范意义和领先优势。

再者，继续并扩大过桥过路费减免至关重要。我国当前燃料电池汽车发展，产品开发和产业化的初期关口已过，最关键的是扩大应用范围。当前燃料电池汽车数量有限，对于过桥过路费收入的减少也有限，强烈建议在最近的5年时间内，更大范围地减免过桥过路费。5年之后，燃料

电池汽车产业发展壮大，就可以停止此项减免政策，用别的方法继续支持发展。

对于道路建设维护资金的缺口，应采用调整税制的方法解决。由于我国电动汽车已经发展壮大，占新车数量已接近一半，车购税减免的缺口也很大，对燃油消费税的影响也不容小觑。可以考虑油电同权，进行进一步的税制改革，从根本上解决道路建设与维护费用的缺口问题。用限制对燃料电池汽车过桥过路费减免的方法，并不能解决道路建设与维护资金缺口的问题，反而会影响燃料电池汽车的发展和氢能经济的发展。这样做得得不偿失。

中央三令五申，要“提高宏观政策指向一致性”。我们不应该因为道路建设与维护费用缺口问题而减弱支持燃料电池汽车发展的政策。最近工信部等八部委颁布的《汽车行业稳增长工作方案（2025~2026年）》明确要求：“推动中长途、中重型燃料电池商用车规模化应用”。这表明在我国建设汽车强国的进程中，不应该仅限于纯电驱动单一技术路线，而应该多种技术路线并举，在汽车全域产品品种、多种技术路线上都达到世界先进水平，才能建成汽车强国。🌱