

## 氢燃料电池汽车“十城千辆”计划将推出

1月28日，权威人士透露，氢燃料电池汽车有望在2019年正式实施“十城千辆”推广计划。目前，国内氢燃料电池产业基础较好的城市如北京、上海、张家口、成都、郑州、如皋、佛山、潍坊、苏州、大连等城市都有可能入选。“至于最后哪些城市入选还不能确定，要看各地政府之间的协调。”

在1月初的“中国电动汽车百人会论坛(2019)”上，全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢就表示，中国新能源汽车的发展已经进入另一个发展阶段，产业化的重点需要进一步向氢燃料电池汽车方向拓展。“纯电动汽车的短板是续航里程和充电时间，尚不能满足量大面广的远程公交、双班出租、城市物流、长途运输等市场需求。为此，应及时把产业化重点向燃料电池汽车拓展。”

很快，氢燃料电池汽车“十城千辆”计划就有了消息，也有人表示担忧：电动汽车的发展刚刚有了点基础，马上政策的风向就转变了，是否会对电动汽车行业产生不利影响？

对此，国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚表示，从目前趋势看，目前市面上的电动汽车产品的技术都是跟着补贴标准走，而不是从新能源产品本身出发，这很难满足市场对电动汽车产品的要求，未来补贴退坡、乃至退出后，风险很大。因此，我们的新能源汽车产业应该摆脱对补贴的依赖，尽快从政策驱动过度到市场驱动。

国家的新能源汽车产业路线图中，本来就有燃料电池汽车的规划，只不过因为电动汽车的进入门槛较低，很多企业优先从电动汽车方面切入新能源汽车。随着我国新能源汽车的高速增长，电动汽车的产业链配套已经有了一定的基础，这时候政府方面可能会选择逐步放手，让企业在市场竞争的环境下成长，以避免新的产业过度依赖政策而缺乏市场竞争力。

另一方面，新能源汽车不能只有纯电驱动一种技术路线，多种技术路线平行发展，互相竞争，优势互补，可能将持续很长一段时间。目前，电动汽车在城市出行领域的推广，在环境保护、节能减排等方面都有很好的效果，但是在冬季寒冷天气、长途行驶等使用场景下，也显露出短板。

因此，插电式混合动力汽车、增程式电动汽车、燃料电池汽车等技术都应是很好的补充。尤其是氢燃料电池汽车，还可能与未来的能源革命相结合，也是很重要的技术路线，不能因为产业基础较弱而有所偏废。

赛迪顾问高级分析师田泽普也表示，电动汽车目前已经可以看到技术的天花板，而氢燃料电池汽车的天花板则明显要高很多。所以当电动汽车具备了一定基础之后，国家的新能源汽车扶持政策可能将向燃料电池汽车倾斜，尤其是在新能源商用车领域。

田泽普分析认为，2020年电动汽车的补贴退出后，氢燃料电池汽车的补贴至少还将维持3-5年。同时，伴随着近几年氢燃料电池汽车技术的进步，以及成本的快速下降，氢燃料电池汽车未来的成本优势将会越发明显。这些有利因素，都会吸引资金和资源迅速向燃料电池汽车领域聚集，届时该领域的技术优势和产业基础也才会快速建立起来。

在2018年10月的张家口氢能与可再生能源论坛上，张家口市公交总公司车技部部长霍俊青介绍当地氢燃料电池公交车使用情况和运行数据时指出，截止今年10月25日，公司运营的25台宇通牌氢燃料电池公交车已累计行驶11万公里，平均运行里程4400公里，49辆福田氢燃料电池公交车累计行驶65万公里，平均12244公里。

为了冬奥会的示范运营做准备，也为了培育当地的燃料电池汽车产业，按照计划，张家口接下来将陆续采购170辆氢燃料电池车。

张家口等北方地区，冬季气候寒冷，新能源汽车强推纯电动产品，应用效果不佳，反而可能给新能源汽车带来负面评价。相反，如果能因地制宜地利用当地的风力、光伏等电力资源，将其与氢能源的变革结合起来，或许才能在新能源汽车的推广中走的更远。

目前，汽车产业将引来新能源变革已经成为全球的共识，但究竟未来的新能源汽车会在哪一种技术路线上取得突破，现在没有人能够给出确切的答案。简单押宝某一种技术路线，风险非常大。而多种技术路线在自由竞争中发展，可能更有利于选择出最有潜力的新能源汽车技术。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/134884.html>