政策红利难享 国内燃料电池乘用车发展迷茫

如今，国内多地出台文件支持氢能与燃料电池汽车发展，2020年7月底，广州发布《广州市氢能产业发展规划（2019-2030）》（以下简称《产业规划》）。根据《产业规划》发展目标，在乘用车方面，到2022年，燃料电池乘用车在公务用车、出租车、共享租赁等领域示范应用达到百辆级规模，到2025年，燃料电池乘用车实现千辆级规模的商业化推广应用。

广州市发展改革委关于印发广州市氢能产业发展规划(2019—2030年)的通知

来源：市发展改革委　发表日期：2020-07-30 09:59:28　浏览次数：92　浏览字体：大 中 小

各区政府、市各有关部门、相关企业：

经市政府审定同意，现将《广州市氢能产业发展规划(2019—2030年)》印发给你们，请认真贯彻落实。执行中遇到的问题，请径向市发展改革委反映。

广州市发展和改革委员会

2020年7月3日

图片来源：广州发改委官网截图

《产业规划》里提到，广州汽车集团承担了广东省重点研发计划新能源汽车专项“燃料电池乘用车整车及动力系统平台开发”课题，计划2020年底推出示范运行车。2020年7月28日，广汽集团在“2020广汽科技日”上发布了试制成功的首款氢燃料电池乘用车——Aion LX Fuel Cell，广汽集团称新车将于年内开始示范运行。

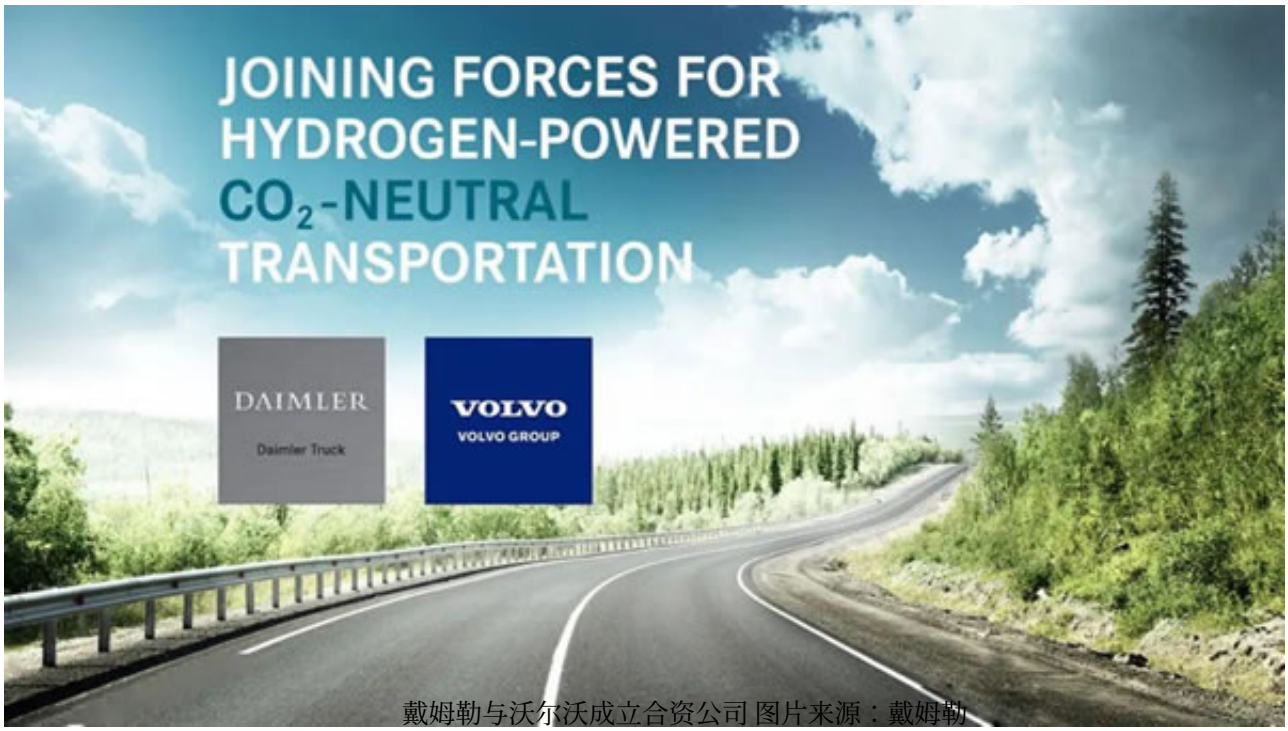
对于广汽集团所说的年内示范运行一事，一些业内人士对此并不看好。

难走的燃料电池乘用车之路

目前，我国燃料电池汽车发展还存在政策法规不完善、基础设施不完备、核心技术待突破等问题。尤其是在基础设施这方面，加氢站的建成成本高，储氢技术挑战大等难题制约着产业的发展。

目前国内的加氢站多以示范、试验为主，经验不足、盈利能力有限，且主要应用在公交、物流货运、环卫等路线相对固定的商用车领域。乘用车方面，国内至今还没有形成可行的商业模式，车企在新能源乘用车发展布局上也多倾向于纯电动路线。

2020年4月份，奔驰母公司戴勒姆集团正式宣布将终止氢燃料电池的乘用车研发计划，这项自2013年起与福特和日产公司合作开发的项目被停止了，设计开发的奔驰GLC F-CEL车型也面临停产。原因是建造氢能动力汽车的成本太高，大约是同等电池动力汽车费用的两倍，而且能够提供氢能源的城市屈指可数。



戴姆勒与沃尔沃成立合资公司 图片来源：戴姆勒

舍乘用车而就重型商用车，是戴姆勒集团对于燃料电池系统应用方向的规划。2020年4月，戴姆勒宣布与沃尔沃卡车签署一项初步的非约束性协议，共同成立新的合资公司，研发、生产和商业化用于重型车辆及其他用途的燃料电池系统。

除了戴姆勒之外，还有一些车企放弃了氢燃料电池乘用车的研发。一直看好氢能动力汽车的本田在2019年11月宣布将搁置氢燃料电池项目，大众汽车也公开表态电动汽车在实际应用方面比氢能汽车更有优势，最终站在了纯电动汽车线路上。就连燃料电池汽车重要支持者——丰田汽车，也迟迟未在中国境内展开氢燃料电池乘用车相关进展。根据资料显示，丰田在2017年就启动氢燃料电池车Mirai未来在中国的试验验证，2019年9月以来，丰田在我国布局了包括电堆、燃料电池和燃料电池重卡在内的示范应用项目。到目前为止，搭配丰田氢燃料电池核心零配件的氢能源公交已经在江苏省运行。

氢燃料商用车，成为各大跨国车企最后的选择。国内车企中，燃料电池汽车生产主要集中在像宇通、福田、中通等商用车制造企业，比亚迪、北汽还有新造车势力等乘用车车企仍在坚持纯电路线，鲜少有车企布局燃料电池乘用车。

政策的顺风车不好搭

伴随着广州市氢能发展产业规划文件的下发，广汽集团顺势发布了其首款燃料电池乘用车——Aion LX Fuel Cell。广汽集团官方信息显示，Aion LX Fuel Cell基于广汽GEP 2.0平台开发，搭载了广汽自主集成开发的氢燃料电池系统，该车搭载的燃料电池系统额定功率超过68kW，最高效率达62.2%，加满氢气NEDC工况续航里程超过650km。

广汽Aion LX Fuel Cell 图片来源：广汽集团

在续航里程方面，氢燃料电池乘用车相对于纯电动汽车的确有优势。目前，我国纯电动汽车已进入高速稳步发展的阶段，但相比之下，燃料电池汽车的发展相对滞后，成本相对于低廉的电价也较高。

在商用车领域，尤其是对于长途载重的重型载货汽车来说，纯电动汽车的续航里程是不够的，长时间的充电也会减少车辆的运营效率。我国重型载货汽车产销量全球最大，市场最大，具有在此领域发展新技术的天然优势。这个领域也需发展加氢时间快、续航里程长的燃料电池汽车，这也是目前国内燃料电池汽车发展的定位和方向。

按照《产业规划》，广州市燃料电池乘用车将主要在出租车、租赁等公共出行领域进行投放，投放数量在2022年达到百辆左右。公共领域的应用或许能够增加基础设施的使用效率，减轻成本上的压力。但在加氢站方面，百辆左右的用氢规模仍旧较小，不足以缓解目前所面临的巨大的运维成本。

在政策的支持下，除了广汽集团，长城汽车在2020年7月对外发布了其模块化平台“柠檬”，并宣布长城氢燃料电池汽车在匹配第二代氢燃料电池动力系统后，“柠檬”平台车型可实现1100公里的同品类全球最长续驶里程和0-100km/h 4.56秒的最强加速性能。两大领先上市车企对燃料电池乘用车的加码，在行业内也刮起了一阵风，投资市场热度不减。

虽然有政策的支持和引导，但对于氢燃料电池乘用车的商业化应用，我国还有很长一段路要走。面对国内燃料电池汽车的市场环境，运营效率低、用氢量少的燃料电池乘用车还需要更好的商业模式来支撑其发展，虽然车企搭上了政策的顺风车，但或许只是一阵风，一时的政策红利终究决定不了市场最终的选择。（郭军月）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/160516.html