

聚焦中国高质量发展北京“氢”车熟路加速培育绿色发展新动能

2025年，北京以氢燃料电池车以下简称“氢能车”为抓手，加速培育绿色发展新动能，展现了中国从“制造”到“智造”的绿色转型决心。作为中国氢能产业的先锋城市，北京依托2022年冬奥会期间的成功试点经验，通过政策支持、技术创新和基础设施建设，持续推动氢能车规模化应用，助力国家碳达峰、碳中和目标的实现。近日，北京市经济和信息化局发布数据显示，截至2024年底，北京已累计推广氢能车超过12万辆，加氢站数量达到44座，位居全国前列。2025年，北京计划新增5000辆氢能车和30座加氢站，进一步巩固其在绿色交通领域的领先地位。北京的氢能车发展始于2008年奥运会期间的小规模试验，但真正迎来突破是在2022年北京冬奥会期间。作为全球首个大规模应用氢能车的国际赛事，冬奥会期间，北京和张家口部署了1000辆氢能公交车，配备16座加氢站，累计减排二氧化碳约5000吨。这一成功试点为氢能车的商业化应用积累了宝贵经验，也让北京成为全球氢能交通领域的标杆城市。冬奥会后，北京进一步明确了氢能车发展目标，提出到2025年实现5万辆氢能车和74座加氢站的布局，覆盖公交、物流、重卡等多个场景。政策支持是北京氢能车发展的核心驱动力。北京市氢能产业发展实施方案2021-2025年明确提出，聚焦燃料电池关键技术突破和产业集群建设，力争到2025年形成千亿级氢能产业规模。北京市通过财政补贴、税收优惠和研发资助，激励企业加大投入。例如，2021年至2022年，北京对氢能公交车和重卡提供最高50万元的购置补贴，尽管2023年后补贴逐步退出，但通过“以奖代补”模式，中央和地方政府对试点城市提供高达17亿元的奖励资金，鼓励核心技术产业化。北京大兴、顺义等区还设立了氢能产业园，吸引了北汽福田、亿华通等企业入驻，形成了从燃料电池研发到整车制造的完整产业链。技术创新为北京氢能车的规模化应用提供了“智造”支撑。亿华通公司自主研发的燃料电池系统已实现功率150千瓦，寿命超过3万小时，达到国际先进水平。与传统燃油车相比，氢能车具有零排放、高效率和长续航的优势，尤其适合中重型商用车。2024年，北京一汽解放推出了一款氢能重卡，续航里程超过600公里，百公里耗氢量低于2公斤，受到物流企业的青睐。此外，清华大学和北京理工大学的科研团队通过大数据和人工智能优化燃料电池性能，使其在极寒环境下也能稳定运行，解决了冬奥会期间低温启动的技术难题。这种从“制造”到“智造”的技术跃升，不仅提升了氢能车的市场竞争力，也推动了绿色交通的普及。基础设施建设是氢能车推广的关键。北京在冬奥会后加快加氢站建设，形成了以大兴、房山、张家口为核心的加氢网络。截至2024年底，全市44座加氢站日加氢能力超过30吨，覆盖公交站场、物流园区和高速公路服务区。2025年，北京市计划新增30座加氢站，并试点建设“油气氢电”综合能源站，提升能源供给效率。例如，大兴国际氢能示范区的综合能源站可同时为100辆氢能车提供加注服务，日加氢量达5吨。国网北京市电力公司还利用可再生能源制氢，2024年通过风光发电制氢量达8000吨，占全市氢气供应的10%，显著降低了碳排放。社会参与为氢能车推广增添了活力。北京市民对绿色出行的支持度逐年提升，社区志愿者积极参与氢能科普活动，通过展览和试乘活动向公众介绍氢能车的环保优势。2024年，一场“氢能公交体验日”吸引了上千名市民参与，试乘者王女士表示：“氢能公交安静又环保，坐着很舒服，希望以后能看到这样的车。”网友也在社交媒体上热议：“北京的氢能车太酷了！既环保又高科技，未来感满满！”这些反馈反映了公众对绿色交通的认可，也为氢能车的推广营造了良好氛围。尽管北京在氢能车领域取得显著进展，但仍面临一些挑战。加氢站建设成本高，单站投资约1500万元，运营效率有待提升。氢气生产以灰氢为主，绿色氢占比不足，限制了减排效果。专家建议，未来需加大可再生能源制氢的投入，推广电解水制氢技术，同时通过数字化管理优化加氢站运营效率。此外，氢能车的成本仍高于传统燃油车，需进一步通过规模化生产降低价格。展望未来，北京将继续以氢能车为抓手，加速绿色发展新动能的培育。2025年，随着加氢站网络的完善和燃料电池技术的突破，北京有望实现氢能车在公交、物流、环卫等领域的全面覆盖。北京市经信局表示，未来将探索氢能在航空、储能等领域的应用，构建多元化绿色能源体系。北京的“氢”车熟路，不仅是绿色交通的生动实践，也是中国从“制造”到“智造”的缩影，为全球能源转型提供了中国方案。

原文链接：<https://hz.one/baijia/聚焦-北京-氢车-新动能-2507.html>

PDF链接：<https://hz.one/pdf/聚焦中国高质量发展北京“氢”车熟路加速培育绿色发展新动能.pdf>

官方网站：<https://hz.one/>