关于《财政部 工业和信息化部 科技部 发展改革委 国家能源局 关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》的解读

近日，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委、国家能源局（以下简称“五部门”）联合发布了《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》（财建〔2020〕394号，以下简称《通知》）。现就文件出台的背景、总体思路、主要内容等相关事项解读如下：

一、《通知》出台背景

2009年以来，中央财政一直采取对消费者给予购置补贴的方式，支持燃料电池汽车发展。截至2020年7月，我国累计推广燃料电池汽车超过7200辆，建成加氢站约80座，社会资本投入积极性明显提高。但是，我国燃料电池汽车产业仍面临核心技术和关键零部件缺失、企业创新能力不强、加氢设施建设难等突出问题。为深入贯彻落实新发展格局要求，更好地推动我国燃料电池汽车产业持续健康、科学有序发展，政策调整优化势在必行。

2020年4月，财政部联合工业和信息化部、科技部、发展改革委发布了《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2020〕86号），明确提出“调整补贴方式，开展燃料电池汽车示范应用”。按照上述思路，五部门通过召开座谈会、基层调研等多种方式，听取了地方、企业、行业组织、研究机构和专家学者的意见，经认真研究后，明确了燃料电池汽车示范应用政策方案，最终形成了《通知》。

二、《通知》的总体思路

总体思路是，支持燃料电池汽车关键核心技术突破和产业化应用，推动形成布局合理、各有侧重、协同推进的燃料电池汽车发展格局。中央财政通过对新技术示范应用以及关键核心技术产业化应用给予奖励，加快带动相关基础材料、关键零部件和整车核心技术研发创新。争取用4年左右时间，逐步实现关键核心技术突破，构建完整的燃料电池汽车产业链，为燃料电池汽车规模化产业化发展奠定坚实基础。

三、《通知》的主要内容

《通知》主要包括正文和附件《燃料电池汽车示范城市群申报指南》（以下简称《申报指南》）两部分。

正文明确了4方面内容。一是支持方式。将采取“以奖代补”方式，对入围示范的城市群，按照其目标完成情况核定并拨付奖励资金。二是示范内容。示范城市群应找准应用场景，完善政策环境，聚焦关键核心技术创新，构建完整产业链。三是示范城市群选择。采取地方自愿申报、专家评审方式确定示范城市群。鼓励申报城市群打破行政区域限制，强强联合，自愿组队，取长补短。四是组织实施。示范城市群应确定牵头城市，明确任务分工，强化沟通协调，统筹推进示范。五部门将依托第三方机构和专家委员会，全程跟踪指导示范工作，并实施节点控制和里程碑考核。

《申报指南》是城市群申报示范的重要参考，明确了示范城市群申报基础条件、选拔流程、示范目标和实施方案编制要求等内容。《申报指南》还带有《燃料电池汽车城市群示范目标和积分评价体系》（以下简称《评价体系》）和《燃料电池汽车示范应用实施方案编制大纲》（以下简称《编制大纲》）2个附件。其中：《评价体系》明确了示范城市群应实现的具体目标和相应的奖励积分标准，是考核各示范城市群示范成效和拨付奖励资金的重要依据；《编制大纲》规定了实施方案的格式和相关要求，各城市群应严格按照《编制大纲》，科学编制示范工作实施方案。

四、示范应用政策的有关考虑

一个健康的产业链，需要资源、要素合理配置，技术、市场及政策有效协同，经过各方面长期共同努力方可形成。五部门将选择符合条件的城市群，依托燃料电池汽车产业链上优秀企业开展示范应用，推动产业持续健康发展，构建完整产业链。

（一）关于以城市群为载体、依托产业链开展示范应用的考虑

一是推动各地产业互补、企业强强联合，合力构建完整产业链。考虑各地资源能源禀赋、产业基础、技术优势、应用场景等差异，在全国范围内选择产业链上优秀企业，推动企业所在城市联合申报示范，充分发挥城市和企业各自优势，实现产业互补、强强联合。

二是促进国内统一市场的形成和发展，加快推动形成燃料电池汽车产业国内循环。以产业链上的优秀企业为纽带组建示范城市群，推动示范城市群打破区域间产品、技术流动藩篱，支持企业利用全国统一市场做大做强，加快提升产品经济性，逐步实现关键核心技术突破。

三是依托国内产业链，加快关键零部件产业化应用。通过示范政策引导和支持，鼓励整车和动力系统配套企业依托国内产业链，主动使用实现突破的关键零部件。拥有产业链上优秀企业的城市可以参加多个城市群，防止个别城市以强制要求外地企业在本地投资建厂为合作前提，避免低水平重复建设。

（二）关于支持产业链形成的主要政策内容

一是重点支持关键核心技术研发突破，推动关键零部件在产业化应用中考核验证和迭代提升。重点支持电堆、膜电极、质子交换膜、碳纸、催化剂、双极板、氢气循环系统、空气压缩机等关键核心技术研发突破。与此相关的产品和技术在示范城市群配套不低于500辆燃料电池汽车，并通过第三方机构综合测试，实车运行验证超过2万公里，技术水平和可靠性通过专家委员会评审后，可获得额外奖励。

二是重点支持燃料电池商用车示范应用。考虑燃料电池汽车技术特点及优势，重点推动中远途、中重型商用车示范应用，将其作为纯电动汽车的有益补充，引领带动关键核心技术创新突破。示范城市群应结合本地实际及需求，在实施方案中明确推广车辆类型、技术水平、应用场景及具体应用模式。

三是探索有效的商业运营模式，提升燃料电池汽车经济性。示范城市群应集中聚焦优势企业，探索经济可行的整车示范推广模式，逐步形成规模效应，不断降低整车购置成本。应推动氢能产业链相关企业有效协同，强化经济、安全、稳定的氢源保障，切实降低氢气制、储、运及加注等环节成本。探索燃料电池汽车新技术、新业态融合应用的商业化、可持续模式。

四是通过信息化手段加强车辆管理，构建产业发展的测试评价标准体系和安全保障基础。示范期间推广车辆应接入五部门认定的信息平台，实时上传运行数据。对燃料电池汽车示范实施全过程、全链条监管，持续积累车辆运行数据，推动完善技术指标和测试评价标准，不断提高产业链技术水平和产品安全可靠性。

（三）关于示范组织实施方式

一是产业链上优秀企业所在城市是示范城市群的组成部分，各相关城市组成城市群共同申报实施示范，实现产业互补、强强联合。示范城市群协商产生牵头城市，明确职责定位。牵头城市应发挥主体作用，组织各城市共同制定实施方案并签订合作协议，明确各自任务分工；会同相关城市建立示范领导小组，明确奖补资金分配机制，建立任务完成验收考核机制等。各相关城市应切实做好示范应用方案实施，为产业链企业发展创造良好政策环境，协调解决相关困难和问题，促进产业链企业做优做强。

二是示范城市群燃料电池汽车相关企业应紧密合作，抓住示范应用政策契机做优做强。本次示范应用，涉及到氢能供应、零部件生产、动力系统配套、整车生产、终端场景运营等类型企业。示范城市群中企业应紧密围绕示范目标任务，在示范应用框架下加强与上下游企业合作，通过签订合同或合作意向书方式，加大产品推广应用力度，不断降低产品成本，加快实现关键核心技术突破及产业化应用。

三是2020年11月15日前，拟申报示范城市群的牵头城市所在省级财政、工信、科技、发改、能源主管部门应向五部门提交两份申请文件和示范应用实施方案。五部门将委托第三方机构进行合规性审查，审查通过后组织专家委员会进行综合评审，优先支持基础扎实、方案成熟的城市群。

（四）关于示范考核评估和奖补资金拨付

五部门将依托第三方机构，全程指导各城市群示范工作，并组织专家委员会开展年度评估、中期评估和示范期结束验收评估。牵头城市所在省级主管部门应组织牵头城市做好示范绩效自评，按程序上报至五部门。

中央财政将采取“后补助”方式，以结果为导向，依据验收评估和绩效评价结果核定并拨付奖励资金。牵头城市要组织确定中央财政奖励资金在示范城市间的分配方案。对工作进度慢、未按进度完成任务的示范城市群，经专家委员会审定，将视情况采取调整实施方案、扣减或暂停拨付奖励资金、暂停或取消示范资格等措施。

为加强与各地方的互动交流，及时解答城市群在申报示范过程中面临的疑难问题，五部门将委托第三方机构提供免

费咨询。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/161705.html