

一辆49吨级氢能重卡百公里能耗可省400元

成渝重卡氢装上阵 链动万亿级产业集群

—算账—

成渝往返一次
节省成本3000元

晨光初现，九龙坡半山环道综合加能站便开始忙碌。汪其友开始他每天的例行检查，为氢能重卡加氢做好准备。

他驾驶的氢能重卡属于九龙坡区氢能发展国企平台公司、重庆渝鸿创能物联科技有限公司——西南地区最大的氢燃料电池汽车运营平台。公司已拥有300余台氢动力重卡，每天穿梭在成渝高速、渝蓉高速等干线上，成为“成渝氢走廊”的运营主力。

几乎在同一时间，成都新都高新技术产业园区的一辆氢能重卡已装货完毕。杨同华驾驶的8.3吨氢燃料电池物流车，每周固定三次往返成渝，单程仅需4个半小时。

当两辆氢能重卡在成渝高速上相向而行时，它们背后是清晰的成本数据支撑。中国汽车战略与政策研究中心卡车运行数据报告显示，以49吨氢燃料电池重卡为例，在典型干线物流工况下的百公里氢耗已降至8.5公斤，平均加氢价格降低至30.42元/公斤，单公里运营成本已低于同吨位燃油重卡。

重庆渝鸿创能物联科技有限公司负责人详细拆解了成本构成：“按氢气25元/公斤、百公里氢耗8.5公斤计算，氢能重卡百公里燃料成本约213元。而柴油价格7.3元/升、百公里油耗90升的燃油重卡，百公里燃料成本要657元。”

百公里就能节省444元，成渝之间单边是300多公里，一趟氢能重卡比传统柴油车节约近1500元燃料成本。“如果是往返两地为600多公里，燃料成本能节约3000元左右。”如果按年行驶10万公里计算，单辆车一年能节省约40万元。

—扶持—

川渝通力协作
共推成渝氢走廊

“成渝氢走廊”的迅速崛起离不开政策的有力支持。

2024年，重庆市经济和信息化委员会发布支持氢燃料电池汽车推广应用的政策措施；四川省推出《进一步推动氢能全产业链发展及推广应用行动方案（2024~2027年）》。

就补贴看，重庆对前10座加氢站按建设实际投资的30%给予补贴，单站补贴最高不超过300万元。对于氢气终端销售价格不高于25元/千克的加氢站，按年度累计加氢量给予30元/千克的运营补贴，单站年度补贴同样最高不超过300万元。

四川省则在车辆购置方面提供省、市两级补贴，一辆49吨氢能重型牵引车的补贴金额可覆盖整车约60%的成本。对淘汰老旧柴油车更换氢能汽车的企业，另有额外补贴。

川渝正联合编制《成渝氢走廊建设方案》，计划在3~5年内将其打造为国家氢能产业创新发展的战略支点。

成渝地区雄厚的产业基础为氢走廊提供了核心支撑。重庆作为西部重要工业基地和汽车产业重镇，庆铃集团已推出4.5吨至49吨全系列氢动力商用车。

德国博世、国鸿氢能等国内外龙头企业已在重庆集聚，九龙坡区打造的“西部氢谷”已形成涵盖氢燃料电池八大关键核心产品的完整配套体系。

同时，四川省氢能产业布局同样扎实。四川省经济和信息化厅汽车产业处相关负责人表示，四川全省已聚集上下游企业及科研院所超100家，形成了覆盖氢气制储运加、燃料电池系统及整车研发制造应用等主要环节的氢能全产业链。

—蓝图—

加氢站扩容
打通氢能西部动脉

2025年12月28日，一辆满载货物的氢能重卡驶入G75兰海高速綦江赶水综合能源站，驾驶员高世茂打开加氢口，仪表盘显示续航里程即将归零。仅仅几分钟后，仪表盘上的数字重新跳到了“600公里”，高世茂再出发直奔广西钦州港。

赶水综合能源站2025年4月建成的加氢站，是中国首条跨区域氢能干线——西部陆海新通道“氢走廊”正式贯通，氢能重卡满载笔电、汽摩配件、低危化品等货物从重庆出发，经贵阳、南宁、钦州港送达越南、老挝、泰国、马来西亚等国家。

2025年9月，成渝高速公路重庆段首个加氢站——高升加氢站正式投用。重庆数字交通产业集团氢走廊事业部负责人熊斐介绍，“截至目前，已累计加注氢气达5000公斤。”

“氢能源高速公路”在重庆、四川、广西等西部省市不断建成。2025年12月初，《重庆市加氢站行业发展规划（2025~2035年）》显示，重庆将重点建设“两大关键走廊”：成渝氢走廊和西部陆海新通道氢走廊。

成渝氢走廊以渝蓉、成渝、成遂渝三条高速公路为运输主干道，重点连接重庆两江新区汽车产业园、果园港国家物流枢纽、成都国际航空枢纽等核心物流枢纽。年货运量超2.2亿吨，往来物流车保有量超5万辆。

数据显示，川渝两地累计建成加氢站34座，巴南龙洲湾、九龙坡西彭等3座加氢站处于建设阶段，预计2026年上半年投运。

解读

重庆工商大学成渝地区双城经济圈建设研究院研究员莫远明表示，“成渝氢走廊”的降本密码核心在于川渝两地以政策赋能，通过科技创新引领全产业链协同降本——具体而言，是在

制氢端严控成本、储运端提升效率、加注端给予补贴、应用端扩大规模，以此放大“成渝氢走廊”的大动脉效应，链动世界级万亿级的产业集群培育建设。

展望“十五五”，“成渝氢走廊”

成渝氢走廊的降本密码

前景值得期待，将为全力提升成渝地区双城经济圈发展能级、加快推动其成为全国重要增长极和新的动力源发挥示范引领作用。

上游财经—重庆商报记者 郑三波



2025年12月28日晨6时，重庆九龙坡“气氢电服”综合加能站内，一辆49吨级氢能重卡正进行出发前的最后补给。驾驶员汪其友看着仪表盘上跳跃的数字——续航里程从120公里迅速攀升并稳稳停在600公里处：“加满一趟跑成都不用补能了。”

此时，另一辆同款氢能重卡正从成都新都高新技术产业园区出发，满载30余吨长安汽车雨刮电机，驶向重庆长安汽车股份有限公司的生产基地……类似场景，每天都在“成渝氢走廊”上演。

2025年12月16日，重庆市经济信息委发布《重庆市加氢站行业发展规划（2025~2035年）》。到2035年，全市规划新建加氢站60座，累计建成加氢站达到72座，氢气供应能力达到2500万千克/年，构筑西部最大的氢能网络。

目前，“成渝氢走廊”上有1500多辆氢燃料电池汽车穿梭，其中，氢能重卡百公里燃料成本为300多元，比燃油车节省400元左右。

