

A股上市公司已抢先一步跨进燃料电池“商业圈”



相关扶持政策的出台再次将氢能产业推向风口。由于目前成本相对较高、基础配套设施不到位、研发周期较长等原因，燃料电池汽车产业化时机未到。“但加氢站的投入使用在行业内具有一定的标杆性意义，氢燃料电池汽车有望成为下一个产业风口。”业内人士表示。在资本市场，不少嗅觉灵敏的A股上市公司已抢先一步跨进燃料电池“商业圈”。

“虽然燃料电池汽车尚未形成产业化规模，但加氢站的投入使用在行业内具有一定的标杆性意义，氢燃料电池汽车有望成为下一个产业风口。”业内人士表示。

9月7日，科技部/联合国开发计划署“促进中国燃料电池汽车商业化发展项目”佛山项目启动仪式暨佛山市南海区新能源汽车（氢能）产业招商推介会在南海区丹灶镇召开。据悉，丹灶很快将运营燃料电池公交车，位于该镇的全国首个全商业化运营的加氢站也将正式投入使用。

同时，相关扶持政策的出台再次将氢能产业推向风口。在资本市场，不少嗅觉灵敏的A股上市公司已抢先一步跨进燃料电池“商业圈”。

氢燃料汽车或成下一风口

尽管当下锂电池十分火爆，但不少新能源汽车产业界人士认为氢燃料电池才是真正环保的新能源材料。天能集团技术中心总监侯国友认为：“经过这几年的发展，氢燃料电池汽车已经具备可行性，未来如果锂电池不能解决退役电池的回收问题、锂电池的安全性问题，那么未来3到5年，氢燃料电池会和锂电池一争高下，很可能取代锂电池。”

北京氢璞创能科技有限公司董事长欧阳洵对记者表示：“燃料电池主要有三个方面的优势：一是和锂电池补贴退坡机制相比，政府对燃料电池的补贴支持没有改变。二是技术产业基础不错，且新能源汽车被长期看好。三是燃料电池续航里程是锂电池的2倍，在广大北方地区低温适应性好，全生命周期回收也不错。锂电池充电时间长，燃料电池方便快捷。”

放眼国外市场，其实早在2015年丰田的氢燃料电池轿车就已率先上市，本田也在同一时间推出过氢能源燃料电池车。直到今年，燃料电池汽车市场再一次回归大众视野，如丰田、本田和日产宣布达成协议，与能源公司联手推动日本加氢站的建设。通用、本田宣布合资的燃料电池系统制造公司进入实质运作阶段。

车企巨头再次卷起袖口，国内企业也没闲置。如今年上半年，雄韬股份参股公司氢璞创能与国达氢能源科技有限公司签署了燃料电池电堆购销协议，约定由氢璞创能向国达氢出具授权书，由国达氢在中国区域内销售氢璞创能的燃料电池电堆产品。

据悉，雄韬股份目前已经完成燃料电池UPS在印度通信基站的安装和调试；同时已经完成燃料电池混合动力样车的设计和总装，现处于样车的技术方案验证、定型测试和可靠性试验阶段。此外，在废铝制氢方面，已经完成立项工作，

现处于铝制氢与燃料电池系统的技术对接及调试测试阶段。

欧阳洵表示，由于目前成本相对较高、基础配套设施不到位、研发周期较长等原因，燃料电池汽车产业化时机未到。目前燃料电池主要用在公交物流车班车等领域，轿车随后也会跟上，预计到2019年数量会翻一番，超过1万辆。

技术壁垒亟待突破

侯国友对记者表示：“现阶段燃料电池所面临的主要挑战是成本、寿命和性能。氢燃料的主要成本包括贵金属催化剂、氢质子膜、双电机板等，由于批量化生产不多，所以导致氢燃料的成本要比锂电池贵。其次，燃料电池汽车的寿命离真正使用还有一定距离。”

另一方面，侯国友也补充道：“氢燃料电池功率性不强，也就是瞬间启动的能力不强，从氢燃料启动到电能的转换大概需要10秒左右的延时，这是燃料本身无法解决的问题。目前国外车企通过将氢燃料电池作为主驱动能源，在此基础上加少量锂电，在瞬间启动时使用，再转换至氢燃料电池来解决。”

资料显示，目前世界上最好的氢燃料电池的理论寿命也只停留在8000至10000小时（若按每天工作4小时计算，氢燃料电池的使用时间约为5至6年）。而三元锂电池寿命理论上能达到4000个周期（相当于8至10年）。

此外，氢燃料汽车的发展面临的最主要问题是没有公共服务站。业内人士提出，加氢站的背后，是一整套氢能源生产和运输网络作为支撑，氢气本身的安全问题、加注氢燃料时的安全及操作过程中的安全问题都需要解决好。

国金证券研究报告分析指出，氢气作为新兴能源其实安全应用已经十分成熟。现有的燃料电池车辆安全设计可以有效地解决氢气泄漏问题，并降低汽车剧烈碰撞等各种场合下发生氢气爆炸的可能。与燃油车和锂电池车相比，燃料电池车的安全系数完全不低。

因而，从《能源技术革命创新行动计划（2016年-2030年）》，到《节能与新能源汽车技术路线图》，再到《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》、《新能源汽车补贴新政》，国家对发展燃料电池汽车提出了具体的规划要求，给予了多方面的支持。

佛山市南海区近日出台了《佛山市南海区促进新能源汽车产业发展扶持办法》，提出加快包含燃料电池汽车在内的新能源汽车产业的发展。

上市公司加快布局

记者梳理发现，今年以来，共有6款燃料电池车进入免征车辆购置税的新能源汽车车型目录，而进入新能源汽车推广应用推荐车型目录的燃料电池车则为5款。据了解，目前还有10多家企业在申请入选推广推荐车型目录资质。

为进一步加快实施氢燃料电池系统及新能源汽车运营平台业务，大洋电机今年7月份公告，公司拟与聊城经济开发区管委会指定投资公司、中通客车合资设立子公司，开展“氢燃料电池系统及氢燃料动力总成系统”、氢燃料电池相关技术研发等项目，项目总投资达26亿元，建成后总产值达100亿元。

作为专注于氢燃料电池发动机研发及产业化的企业，新三板公司亿华通透露，当前，公司与福田欧辉联合开发的新一代燃料电池团体客车，加氢10分钟即可续航500公里。该款客车在2016年成功斩获全球首例百辆订单，实现批量化生产，并且首批三十辆即将交付客户，用于北京市地区运营。

此外，今年上半年，亿华通子公司与中植新能源汽车有限公司签订了《商务合同》。根据该合同，中植新能源将向亿华通动力采购300台氢燃料电池动力系统产品。该项目将于2017年完成第一阶段，于2018年内完成全部采购产品交付。

德威新材今年5月份公告称，公司子公司与上海汽车城签订战略合作框架协议，双方同意合作建设一条燃料电池客车“太仓-上海虹桥枢纽-安亭”的示范路线。德威新材今年初成功入股美国混合动力有限公司并控股其旗下子公司美国燃料电池有限公司，取得了完整的从质子交换膜到动力总成的整个技术链。（记者 王莉雯 李苑 编辑 全泽源）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/113927.html>