

氢风为新能源汽车加“油”

继欧美一批发达国家相继提出传统燃油车退出时间表后，我国政府最近也将这一计划提上议事日程。传统燃油车退出，新动能又在哪里？9日，由国际氢能燃料电池协会和中国汽车工程学会联合主办的第二届国际燃料电池汽车大会在如皋召开，来自20多个国家和地区新能源方面的近千名政学精英和业界巨头，齐刷刷把目光聚焦到氢能源上，共同为氢能源汽车加“油”。

万亿市场“氢风”劲吹

“到2030年，我国氢能汽车产业产值可望突破万亿大关。”中国汽车工程学会理事长付于武在致辞中语出惊人，传统燃油汽车退出历史舞台已是大势所趋，意味着今后人们可能只能选择购买新能源汽车了。这也预示着全球汽车市场面临重大变局，取而代之的新能源汽车将迎来黄金发展机遇期。

付于武介绍，2016年我国汽车产销突破2800万辆，产销量已连续八年位居世界第一，增量更是占到全球市场的80%。尤其是新能源汽车，已成为全球最大生产销售市场。“未来几年，我国汽车产业将进入最为剧烈的变革期，新能源汽车发展加快，对技术要求越来越高，蕴含巨大空间的燃料电池领域必将成为未来汽车产业的一片蓝海，国际市场已现千帆竞发、百舸争流之势。”

他提供的数据显示，2016年我国新能源汽车产销突破50万辆，累计推广超过100万辆，在全球市场中占比超过50%。

在众多可替代新能源中，氢能成为首选。“氢能是氢气和氧气电化学反应产生的能量，它的能量密度是油的两至三倍，是人类的终极能源。”中国工程院院士、中科院大连化学物理研究所衣宝廉介绍，氢能以其泛在、清洁的特殊禀性成为国际能源变革的重要选择，被视为21世纪最具发展潜力的清洁能源。

“我们已尝到率先布局氢能产业的甜头。”如皋市委书记陈晓东介绍，该市早在2010年就在国内率先介入氢能产业，今年氢能产业销售收入将突破50亿元，被联合国开发计划署授予“中国氢经济示范城市”，是目前我国唯一获此殊荣的城市。

“氢车”上路障碍重重

氢能源安全、环保、高效吗？与会代表、泽禾新能源科技公司总经理李晓宇无奈告诉记者，几年来他一直在解释着类似问题。

认知问题是氢能普及面临的第一道障碍。“上到政府官员，下到平头百姓，甚至一些业内人士，对于氢知之甚少。”李晓宇说，关于氢的认知，国内经历了一段较为漫长的“扫盲”阶段。

氢能普及面临的第二大障碍是基础设施等配套问题。如皋市委常委、如皋开发区党工委副书记马金华介绍，2016年如皋开发区新能源汽车产业产能达26万辆，“但企业产能再高，造出来的车子开不上路还是等于零。”

“行路难”是新能源汽车发展之初普遍面临的“尴尬”。“车子开出去远了，万一跑不回来就麻烦了。”在如皋经济技术开发区从事物流行业的周精武说，受制于加氢站数量、电池容量，氢燃料电池车的工作服务半径、时间有限。

国内亟待攻克燃料电池核心部件的生产装配技术。衣宝廉介绍，燃料电池分为电源模块、零部件组装、电堆、膜电极等，国内部分企业虽已实现八成零部件国内生产组装，但电堆、膜电极等核心部件还依赖进口。

“期待国家层面能出台更多利好政策，为国内氢能产业发展带来福音。”但李晓宇也坦言，氢能产业是新事物，其“新生”必然牵扯到方方面面，斩断、重组旧的产业链形成新的产业链，还需一个逐步更新迭代的过程。

引领转型“暖风”阵阵

既节能环保又前景广阔的氢能源汽车上路遭遇重重路障，引起多方关注。

“氢能产业的技术创新、体系创新、模式创新不能只靠单打独斗，而是需要各方资源的有效整合。”付于武认为，政府应当负责拿出政策扶植相关企业及科研机构，科研机构应当与企业紧密合作、相互助力，金融投资界应当提供资金支持，多方合力共同促进我国氢能产业驶上发展快车道。

据介绍，我国已将包括燃料电池汽车在内的新能源汽车定位为战略性新兴产业，给予重点扶持。去年调整后的新能源汽车补贴政策中，氢燃料电池客车仍保持轻型客车30万元/辆，大中型客车50万元/辆的补贴不变；在加氢站建设上，国家对符合标准的每站奖励400万元。

记者在如皋开发区益寿路上，就看到国内第一个投入使用的商用加氢站。不仅如此，今年9月，如皋已开通燃料电池大巴示范线路，博爱医院应急电源采用燃料电池发电，南通百应公司燃料电池系统测试过程中产生的电将用于城市公用设施照明。据介绍，作为引领整个城市转型的重要项目，该市正在规划建设一座4.35平方公里的“中国氢能特色小镇”，氢能将作为保障整个小镇正常运营的主要能源，将应用于人们生产生活的方方面面。（记者 陈明 贲腾）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/116625.html>